



Catalogue 52-216 Annual

Rail in Canada

1993



Catalogue 52-216 Annuel

Le transport ferroviaire au Canada

1993

Government
Publications

2



Statistics Canada
Statistique Canada

Canada

Data in Many Forms . . .

Statistics Canada disseminates data in a variety of forms. In addition to publications, both standard and special tabulations are offered. Data are available on CD, diskette, computer print-out, microfiche and microfilm, and magnetic tape. Maps and other geographic reference materials are available for some types of data. Direct online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database and retrieval system.

How to Obtain More Information

Inquiries about this publication and related statistics or services should be directed to:

Yasmin Sheikh,
Surface and Marine Transport Section,
Transportation Division,

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (951-2518, Facsimile: 951-0579) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Toll-free access is provided in all provinces and territories, **for users who reside outside the local dialing area** of any of the regional reference centres.

Newfoundland, Labrador, Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island	1-800-565-7192
Quebec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
Alberta and Northwest Territories	1-800-563-7828
British Columbia and Yukon	1-800-663-1551

Telecommunications Device for the Hearing Impaired	1-800-363-7629
Toll-free Order-only Line (Canada and United States)	1-800-267-6677

How to Order Publications

This and other Statistics Canada publications may be purchased from local authorized agents and other community bookstores, through the local Statistics Canada offices, or by mail order to Marketing Division, Sales and Service, Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Facsimile Number (1-613-951-1584)
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

Des données sous plusieurs formes . . .

Statistique Canada diffuse les données sous formes diverses. Outre les publications, des totalisations habituelles et spéciales sont offertes. Les données sont disponibles sur disque compact, disquette, imprimé d'ordinateur, microfiche et microfilm, et bande magnétique. Des cartes et d'autres documents de référence géographiques sont disponibles pour certaines sortes de données. L'accès direct à des données agrégées est possible par le truchement de CANSIM, la base de données ordinaire et le système d'extraction de Statistique Canada.

Comment obtenir d'autres renseignements

Toute demande de renseignements au sujet de cette publication ou de statistiques et services connexes doit être adressée à la:

Yasmin Sheikh,
Section des transports de surface et maritime,
Division du transport,

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 (téléphone: 951-2518, télécopieur: 951-0579) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

Un service d'appel interurbain sans frais est offert, dans toutes les provinces et dans les territoires, **aux utilisateurs qui habitent à l'extérieur des zones de communication locale** des centres régionaux de consultation.

Terre-Neuve, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
Alberta et Territoires du Nord-Ouest	1-800-563-7828
Colombie-Britannique et Yukon	1-800-663-1551

Appareils de télécommunications pour les malentendants	1-800-363-7629
Numéro sans frais pour commander seulement (Canada et États-Unis)	1-800-267-6677

Comment commander les publications

On peut se procurer cette publication et les autres publications de Statistique Canada auprès des agents autorisés et des autres librairies locales, par l'entremise des bureaux locaux de Statistique Canada, ou en écrivant à la Division du marketing, Ventes et Service, Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6.

(1-613-951-7277)
Numéro du télécopieur (1-613-951-1584)
Toronto Carte de crédit seulement (1-416-973-8018)

Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada
Transportation Division
Surface and Marine Transport Section

Rail in Canada

1993

Statistique Canada
Division des transports
Section des transports de surface et maritimes

Le transport ferroviaire au Canada

1993

Published by authority of the Minister
responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,
Science and Technology, 1994

All rights reserved. No part of this publication
may be reproduced, stored in a retrieval system or
transmitted in any form or by any means, electronic,
mechanical, photocopying, recording or otherwise
without prior written permission from Licence
Services, Marketing Division, Statistics Canada,
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

December 1994

Price: Canada: \$50.00
United States: US\$60.00
Other Countries: US\$70.00

Catalogue No. 52-216

ISSN 0843-4530

Ottawa

Publication autorisée par le ministre
responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences
et de la Technologie, 1994

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de
transmettre le contenu de la présente publication, sous
quelque forme ou par quelque moyen que ce soit,
enregistrement sur support magnétique, reproduction
électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou
de l'emmagasiner dans un système de recouvrement,
sans l'autorisation écrite préalable des Services de
concession des droits de licence, Division du
marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario,
Canada K1A 0T6.

Décembre 1994

Prix : Canada : 50 \$
États-Unis : 60 \$ US
Autres pays : 70 \$ US

N° 52-216 au catalogue

ISSN 0843-4530

Ottawa

Note of Appreciation

*Canada owes the success of its statistical system to
a long-standing cooperation involving Statistics
Canada, the citizens of Canada, its businesses,
governments and other institutions. Accurate and
timely statistical information could not be produced
without their continued cooperation and goodwill.*

Note de reconnaissance

*Le succès du système statistique du Canada repose
sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada
et la population, les entreprises, les administrations
canadiennes et les autres organismes. Sans cette
collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible
de produire des statistiques précises et actuelles.*

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- .. figures not available.
- ... figures not appropriate or not applicable.
- nil or zero.
- amount too small to be expressed.
- p preliminary figures.
- r revised figures.
- x confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada :

- .. chiffres indisponibles
- ... n'ayant pas lieu de figurer
- néant ou zéro
- chiffres infimes
- p chiffres provisoires
- r chiffres rectifiés
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret

Acknowledgements

This publication was prepared in the Transportation Division under the general direction of **David J. Dodds**, director, **Jim Cain**, Chief, Surface and Marine Transport Section and **Andrea Mathieson**, Head Surface Transport Unit.

Yasmin Sheikh, the Unit Head and **Angus MacLean**, the Survey Manager of the Rail Unit, were the principal authors of this publication. Technical assistance was provided by **John Nicoletta** and **David Binks**.

Remerciements

Cette publication a été réalisée à la Division des transports sous la direction générale de **David J. Dodds**, directeur, **Jim Cain**, chef de la Section des transports terrestre et maritime et **Andrea Mathieson**, chef de la section des transports terrestres.

Yasmin Sheikh, le chef, et **Angus MacLean**, le gérant de sondage, de la section de transport ferroviaire sont les auteurs principaux. **John Nicoletta** et **David Binks** ont prêté leur assistance technique.

The paper used in this publication meets the minimum requirements of American National Standard for Information Sciences – Permanence of Paper for Printed Library Materials, ANSI Z39.48 – 1984.



Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'American National Standard for Information Sciences – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 – 1984.



Table of Contents

Rail in Canada

Table des matières

Le Transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Content, Design and Objectives of the Publication	5	Contenu, plan et objectifs de la publication	5
The Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry	6	Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada	6
Competition and Cooperation with Other Modes	9	Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport	9
Highlights	11	Faits saillants	11
Chapter 1		Chapitre 1	
General Overview	13	Aperçu général	13
Summary Statistics, 1988 and 1993	13	Statistiques sommaires, 1988 et 1993	13
Carrier Activity, 1988 and 1993	14	Activités des transporteurs, 1988 and 1993	14
Financial and Operating Indicators, 1988-1993	16	Indicateurs opérationnels et financiers, 1988-1993	16
Operating Revenues by source, 1988-1993	17	Recettes d'exploitation selon la source, 1988-1993	17
Operating Expenses	19	Dépenses d'exploitation	19
Financial Ratios	24	Ratios financiers	24
Inventory of equipment	26	Inventaire du matériel	26
Chapter 2		Chapitre 2	
Financial, Property Accounts and Inventory Statistics	27	Statistiques financières, comptes d'immobilisations et inventaires	27
Operating Revenues and Expenses:		Recettes et dépenses d'exploitation :	
Industry Total and Carrier Shares	27	total du secteur et parts des transporteurs	27
Operating Revenues by Source	31	Recettes d'exploitation selon le transporteur	31
Operating Revenues by Carrier	31	Recettes d'exploitation selon le transporteur	31
Operating Expenses by Source	33	Dépenses d'exploitation selon la source	33
Operating Ratio by Carrier	34	Ratio d'exploitation selon le transporteur	34
Balance Sheet and Property Accounts	34	Bilan et comptes d'immobilisations	34
Chapter 3		Chapitre 3	
Operating and Fuel Statistics	43	Statistiques d'exploitation et de carburant	43
Track Operated	43	Voies exploitées	43
Fuel and Power Consumed by Motive Equipment	45	Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices	45
Operating Indicators	47	Indicateurs opérationnels	47
Traffic Statistics	54	Statistiques sur le trafic	54
Inventory of Equipment	54	Inventaire du matériel	54
Chapter 4		Chapitre 4	
Employment Statistics	59	Statistiques sur l'emploi	59
Summary Statistics by Class of Carrier	59	Statistiques sommaires de l'effectif selon la fonction	59
Employment Statistics by Function	63	Statistiques sommaires selon la fonction	63
Summary Statistics by Occupational Classifications for Class I Railways	63	Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de la catégorie I	63

Table of Contents – Concluded

Rail in Canada

Table des matières – fin

Le transport ferroviaire au Canada

	Page		Page
Chapter 5		Chapitre 5	
Commodity Statistics	65	Statistiques sur les marchandises	65
Introduction	65	Introduction	65
Total Freight Tonnage by Commodity Section	66	Tonnage total, selon la catégorie de marchandises	66
Revenue Freight Receiving Initial Haul by Region and Commodity Section	66	Marchandises payantes en transport initial, selon la région et la catégorie de marchandises	66
Leading Commodities Handled	67	Principales marchandises manutentionnées	67
Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities	67	Tonnage, selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises	67
Chapter 6		Chapitre 6	
Commodity Origin and Destination	93	Origine et destination des marchandises	93
Note to Users	93	Note pour les utilisateurs des données	93
Tonnage by Commodity	93	Le tonnage des marchandises	93
Commodity Flows	93	Flux des marchandises	93
Intra-regional Rail Movements	99	Mouvements ferroviaires intra-régionaux	99
Inter-regional Rail Movements	99	Les mouvements ferroviaires inter-régionaux	99
Rail Movements between Canada and the United States	99	Les mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis	99
Marine Imports	99	Les importations par mer	99
Marine Exports	101	Les exportations par mer	101
Major Commodity Movements by Region	104	Mouvements des principales marchandises, selon la région	104
Chapter 7		Chapitre 7	
Special Studies	121	Études spéciales	121
Comparison of the Performance of Class 1 Railways in Canada and the United States.	121	Comparaison du rendement des sociétés ferroviaires canadiennes et américaines de catégorie I.	121
International Commodity Origin and Destination, 1993 and 1992	140	Origine et destination des mouvements interna- tionaux de marchandise, 1993 et 1992.	140
Chapter 8		Chapitre 8	
Survey Concepts and Data Limitations	161	Concepts d'enquête et limites des données	161
Collection Authorities and Related Classifications	161	Organismes de collecte et classifications connexes	161
Survey Methodology, Coverage and Data Limitations	162	Méthodes et champ d'enquête et limites des données	162
Commodity Origin and Destination statistics	163	Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises	163
Glossary	165	Glossaire	171

Content, Design and Objectives of the Publication

This publication provides information relating to the size and structure of the Canadian rail transport industry. It contains a number of graphic presentations which highlight financial and operating indicators over selected time periods.

It also provides a brief historical presentation on the evolution and regulation of Canada's rail industry. As well, it contains a short discussion on the level of competition and cooperation between railways and other modes of transportation.

In the opening chapter, a general overview of the rail industry is presented, focusing on global variables extending over a six year period. The core chapters that follow, provide more indepth analysis on the economic performance; operating and financial structure; and an origin and destination data series. The latter is supplied by the National Transportation Agency.

Finally, it includes the following special studies:

- Comparison of the Performance of Class 1 Railways in Canada and the United States.
- International Commodity Origin and Destination, 1993 and 1992.

Note: Data contained in this publication were released in three separate publications, prior to 1987:

Railway Transport in Canada:

General Statistics (Catalogue No. 52-215)

Commodity Statistics (Catalogue No. 52-211)

Commodity Origin and Destination Statistics (Catalogue No. 52-214)

Attention Users!

The following changes in the coverage, data and format apply to data contained in this and prior publications:

- Publications prior to 1992 contained data series in constant dollars. After a review of the methodology of the index used, it was felt that the transportation component of the Consumer Price Index (CPI) did not accurately reflect a change in the cost of transporting freight. Publication of tables in constant dollars was, therefore, discontinued in 1992. For users who wish to

Contenu, plan et objectifs de la publication

La présente publication fournit des renseignements sur la taille et la structure du secteur canadien du transport ferroviaire. Elle contient un certain nombre de graphiques qui présentent des indicateurs financiers et opérationnels pour des périodes données.

La publication fournit également un bref aperçu historique de l'évolution et de la réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada. Elle contient par ailleurs un résumé sur le niveau de concurrence et sur la collaboration entre les sociétés ferroviaires et les autres modes de transport.

Le premier chapitre présente un aperçu global du secteur du transport ferroviaire, notamment des variables générales s'échelonnant sur une période de six ans. Les principaux chapitres suivants fournissent une analyse plus approfondie du rendement, de la structure financière et opérationnelle, et de l'origine et de la destination des marchandises. Ces dernières données sont fournies par l'Office national des transports du Canada.

Finalement, la publication renferme les études spéciales suivantes:

- Comparaison du rendement des sociétés ferroviaires canadiennes et américaines de catégorie 1.
- Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1993 et 1992

Note : La publication contient des données antérieurement diffusées dans trois publications distinctes avant 1987 :

Le Transport ferroviaire au Canada :

Statistiques générales (n° 52-215 au catalogue)

Statistiques des marchandises (n° 52-211 au catalogue)

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises (n° 52-214 au catalogue)

Avis aux utilisateurs!

Les modifications suivantes qui sont contenues dans le champ d'observation, aux données et au format de la publication s'appliquent aux données contenues dans cette publications et celles antérieurement :

- Les publications antérieures à 1992 contiennent des séries de données représentées en dollars constants. Après avoir examiné la méthode d'établissement de l'indice, il a été convenu que la composante des transports de l'Indice des prix à la consommation (IPC) ne traduisait pas exactement la variation des coûts du transport de marchandises. La diffusion de tableaux de données en dollars constants est donc abandonnée. Les

continue the original data series, this index is still available from the Prices Division (613) 951-9606 and published in Consumer Price Index, catalogue number 62-001, monthly.

- Statistics Canada undertakes a periodic review of the classification of industries in order to ensure that they are as homogeneous as possible, the objective being complete coverage with minimal duplication in different survey programs. Prior to 1991, interurban railways were included with the Railway Transport Industry, while street railways and urban rapid transit carriers were classified under Urban Transit Systems Industry. As of 1991, interurban railways were classified into the Urban Transit Industry. This decision affected the survey universe of the railway industry beginning in 1991, in particular the coverage of Class II and III carriers. A comparison of Class II and III carriers should therefore be undertaken with caution, with prior years.
- An important aspect of Statistics Canada's mandate is to preserve the confidentiality of the reported data. However, for decades, the railway industry was operating under a regulated environment, seeking governmental approval of its shipping rates or charging according to published rates. The railway data were therefore published in detail by carrier and by province/territory, if possible. With the introduction of deregulation, the railways may now negotiate confidential contracts with shippers. In order to preserve the confidentiality, data in chapter 5 have been presented by region since 1991.

Evolution and Regulation of Canada's Railway Industry

Rich in history, Canada's rail industry has been serving people and communities since 1836, when the St. Jean - Laprairie line was opened. The 1850s saw the arrival of the Grand Trunk and Great Western Railway companies and less than three decades later, the Intercolonial and the Canadian Pacific Railways (CPR) - Canada's first transcontinental system, were built. By 1918, following the appointment of a Railway Inquiry Commission, the Canadian National Railways (CNR) was founded, incorporating a number of railways, including the Grand Trunk and Intercolonial, into one government owned enterprise.

In the years that followed, Canada's rail industry laid the foundation for economic growth and prosperity, providing indispensable transportation services to forest, mining and agricultural industries. Its contributions extended deeply into the social fabric of Canadian tradition, linking people and communities from coast to coast and providing essential transportation services to and from remote areas.

utilisateurs qui désirent obtenir les données originales peuvent obtenir l'indice en s'adressant à la Division des prix (613-951-9606) ou en consultant la publication mensuelle Indice des prix à la consommation, (n° 62-001 au catalogue).

- Afin de garantir une couverture complète et de minimiser le double emploi dans les différents programmes d'enquête, Statistique Canada effectue un examen périodique de la classification des industries afin d'en assurer l'uniformité. Avant 1991, les chemins de fer interurbains faisaient partie de l'industrie du transport ferroviaire, tandis que les chemins de fer urbains et les chemins de fer rapides urbains faisaient partie de l'industrie du transport en commun urbain. À partir de 1991, on a reclassifié les chemins de fer interurbains dans l'industrie du transport en commun urbain. Cette décision a influé sur l'univers de l'enquête sur le secteur ferroviaire pour 1991, plus particulièrement sur les transporteurs des catégories II et III. Il faut donc faire preuve de prudence lorsque l'on compare les données des transporteurs de ces catégories avec les données des années précédentes.
- L'un des aspects importants du mandat de Statistique Canada est de respecter la confidentialité des données déclarées. Pendant des décennies, les sociétés ferroviaires ont exploité leurs services selon une structure réglementée, étant tenues de demander l'approbation de l'État pour leurs tarifs de transport ou d'imposer des tarifs conformes aux tarifs publiés. Dans la mesure du possible, les données sur le transport ferroviaire étaient donc diffusées de façon détaillée, selon le transporteur et la province ou le territoire. Depuis l'introduction de la déréglementation, les sociétés ferroviaires peuvent négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs. Les données qui figurent au chapitre 5 sont donc publiées, depuis 1991, selon la région pour garantir la confidentialité des données.

Évolution et réglementation du secteur du transport ferroviaire au Canada

Riches d'histoire, les compagnies ferroviaires au Canada desservent la population et les collectivités depuis 1836, soit depuis l'ouverture de la ligne entre Saint-Jean et Laprairie. Les années 1850 ont marqué l'avènement du Grand-Tronc et de la Great Western Railways, puis moins de trois décennies plus tard, celui du chemin de fer Intercolonial et du Canadien Pacifique (CP), le premier chemin de fer transcontinental au Canada. En 1918, à la suite de la nomination de la Commission d'enquête sur les chemins de fer, les Chemins de fer Nationaux du Canada (CN) étaient créés, incorporant un certain nombre de chemins de fer, y compris le Grand-Tronc et l'Intercolonial, en une seule entreprise publique.

Au cours des années qui ont suivi, le secteur du transport ferroviaire canadien a jeté les bases nécessaires à la croissance économique et à la prospérité, assurant des services de transport indispensables aux secteurs des forêts, des mines et de l'agriculture. Son apport allait s'étendre au tissu social de la civilisation canadienne, en établissant un lien entre les populations et les collectivités d'un bout à l'autre du pays et en fournissant des services de transport essentiels

Adapting readily to a rapidly changing environment, it quickly became a key factor in marine export activities and played a vital role in the efficient distribution of goods imported from foreign countries.

During this period, however, Canadian railway companies had to conform to the policies of a regulatory framework designed to promote regional and industrial expansion and encourage trade with other countries. They were often expected to provide services which would benefit the industry served rather than the railways. A prime example was the statutory rates on grain shipments transported to Canadian ports, as a result of the signing of the **Crow's Nest Pass Agreement** in 1897. Initially, the agreement only applied to the transportation of certain types of grains, moved along specific routes by Canadian Pacific railways. However, over the next thirty years, revisions to the Crow's Nest Pass Agreement, and new agreements implemented by the **Board of Railway Commissioners**, saw the application of statutory rates to a variety of grain and grain by-products, as well as to the operations of the Canadian National railway. It is noted however, that during this period, Canadian railways did benefit from some concessions in the form of land acquisitions.

In addition, this period saw the passing of the **Maritime Freight Rate Act**, in 1927, prescribing a reduction of tariffs for the movement of certain commodities in Eastern Canada. Carriers were granted subsidies as compensation for some of the losses incurred from these statutory rates.

During the 1930s, droughts and a worldwide depression plagued the economic performance of the rail industry. By the end of the decade, recapitalization of capital stocks was undertaken to eliminate some of the government loans and interest charges incurred over this period.

The post World War II era saw the Canadian railway industry faced with increasing competition from a less rigidly regulated motor carrier industry. Competition between these two modes continued strongly and later played an important part in the appointment of a Royal Commission in 1949, to assess the impact of these two competing modes on the welfare of the Canadian society. At the same time there was also an internal struggle, with the government owned Canadian National railways competing directly with its private counterpart - the Canadian Pacific company - both providing transcontinental transportation services.

In the years that followed, Canadian railways modernized their equipment and by the early 1960s, had converted a substantial proportion of their locomotives to diesel combustion. They also extended centralized and electronic traffic controls and mechanized maintenance of ways operations. In

aux régions éloignées. Le secteur ferroviaire s'est vite adapté à l'évolution rapide du milieu et est devenu aussitôt un facteur clé des activités d'exportation maritime; il a par ailleurs joué un rôle vital dans la distribution efficace des produits importés des pays étrangers.

Durant cette période, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû toutefois se conformer à des règlements visant à promouvoir l'expansion régionale et industrielle et à encourager le commerce avec d'autres pays. Dans ce contexte, les transporteurs devaient souvent fournir des services qui profitaient davantage au secteur desservi qu'aux transporteurs eux-mêmes. Prenons par exemple les tarifs statutaires applicables aux livraisons de céréales dans les ports canadiens à la suite de la signature de la **Convention du Nid-de-Corbeau** en 1897. Cette convention ne s'appliquait au départ qu'au transport, par le Canadien Pacifique, de certains types de céréales, sur des trajets particuliers. Cependant, au cours des trente années suivantes, la révision de la Convention du Nid-de-Corbeau et la mise en application de nouveaux règlements par la **Commission des chemins de fer du Canada** ont amené l'application de tarifs statutaires au transport d'une variété de céréales et de produits de céréales, ainsi qu'aux activités du Canadien National. Il faut se rappeler, cependant, qu'au cours de cette période, les chemins de fer canadiens ont obtenu certaines concessions sous forme de terrains.

Par ailleurs, au cours de cette même période, on a assisté à l'adoption, en 1927, de la **Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes**, qui prévoyait une réduction des taux pour le transport de certaines marchandises dans l'est du Canada. Les transporteurs ont reçu des subventions en compensation d'une partie des pertes qu'a entraînées l'application de tarifs statutaires.

Pendant les années 30, les sécheresses et la crise mondiale ont influé sur la performance économique du secteur du transport ferroviaire. À la fin de la décennie, on avait entrepris la restructuration des capitaux afin d'éliminer certains prêts de l'État et les intérêts courus au cours de cette période.

Au cours de la période qui a suivi la Deuxième Guerre mondiale, les compagnies ferroviaires canadiennes ont dû faire face à la concurrence accrue du mode de transport moins rigoureusement réglementé qu'est le transport routier. La concurrence entre ces deux modes de transport s'est fait de plus en plus forte. Elle a plus tard joué un rôle important dans la création, en 1949, d'une Commission royale chargée d'examiner l'incidence de ces deux modes concurrentiels sur le bien-être de la société canadienne. Par ailleurs, les compagnies ferroviaires canadiennes étaient confrontées à leur propre crise interne avec le Canadien National, une entreprise publique faisant directement concurrence à son homologue du secteur privé, le Canadien Pacifique, alors que les deux compagnies assuraient des services de transport transcontinental.

Au cours des années qui ont suivi, les compagnies ferroviaires du Canada ont entrepris la modernisation de leur matériel. Dès le début des années 60, elles avaient converti un nombre considérable de locomotives au moteur diesel. De même, elles ont élargi les systèmes centralisés et électroniques de réglementation des mouvements et

addition, rolling stocks became progressively specialized and featured increasingly heavier transportation capabilities. Another important development was the growth in railway 'piggyback' operations for highway truck trailers.

In 1967, following an exhaustive review of Canada's transportation system, the **National Transportation Act** was legislated. It was designed to promote an efficient transportation system and emphasized the importance of cooperation and harmony between existing modes, at the same time recognized the need for a healthy competitive environment. It also discriminated against a system which would unduly impede the interlining of freight between modes and the export of commodities. The Act's core premise conceptualized a network of transportation services rendered on the basis of '**Public Convenience and Necessity**' and reinforced the notion that carriers providing essential transportation services be compensated for any loss incurred in these operations. As a result, the Canadian rail industry, from 1967 onwards, received, new sources of government assistance to indemnify carriers against loss of revenues in the provision of essential services.

By the 1970s, CN and CP were incurring substantial losses on passenger service in spite of federal compensation. In 1977, the federal government took over full responsibility for intercity passenger service by creating VIA Rail.

By 1983, Canadian railways received further reprieve from their social obligations and the financial burdens incurred in the fostering of economic development. That year, the **Western Grain Transportation Act** abrogated some of the tariff controls on grain transportation offered beyond a predefined traffic ceiling; controls were also relaxed for services rendered below this traffic ceiling, with the difference in cost absorbed by government, in the form of Crow Benefit payments, and, to a lesser extent, by the shipper in the form of higher tariffs. Prior to this, carriers had only received indirect compensation in the form of subsidies for uneconomical branch lines and the acquisition of hopper cars.

Revisions were made to the federal transport laws by the legislation of the **National Transportation Act 1987**. It recognized the need for a more open transportation system, increasingly sensitive to the competitive forces of market supply and demand. As a result, Canadian rail carriers were allowed to negotiate confidential contracts with shippers and permitted to abandon less rewarding branch lines, at a prescribed annual rate. Shippers have the opportunity to request competitive line rates (CLR) for the interlining of their freight between carriers. This autonomy, however, leaves the Canadian railway industry increasingly susceptible to the competitive pressures of the market.

l'entretien mécanisé des voies. Le matériel roulant est devenu par ailleurs de plus en plus spécialisé, ayant la capacité de transporter des marchandises de plus en plus lourdes. Mentionnons, comme autre événement important, l'accroissement des activités rail-route des remorques routières.

En 1967, à la suite d'un examen détaillé du système de transports du Canada, on a adopté la **Loi nationale sur les transports**. Conçue pour promouvoir un système de transport le plus efficace possible, cette loi souligne l'importance d'un climat de collaboration et d'entente entre les deux secteurs, tout en reconnaissant la nécessité d'une saine concurrence. Elle interdit également tout système qui empêcherait indûment le transfert de marchandises d'un mode de transport à l'autre et l'exportation de produits. La création d'un réseau de services de transport offerts sur la base de la "**commodité et la nécessité publiques**" est la principale prémisses de cette loi qui appuie le concept selon lequel les transporteurs qui assurent des services de transport essentiels doivent être compensés pour toutes pertes subies. À partir de 1967, le secteur ferroviaire canadien devait donc recevoir de nouvelles formes d'aide de l'État afin d'indemniser les transporteurs de la perte possible de recettes liée à la prestation de services essentiels.

Dès le début des années 70, le CN et le CP enregistraient des pertes considérables au titre du transport de passagers malgré l'aide de l'État. En 1977, ce dernier a assumé l'entière responsabilité du transport interurbain de passagers en créant VIA Rail.

Dès 1983, les compagnies ferroviaires canadiennes avaient reçu d'autres sursis relativement à leurs obligations sociales et aux dettes courues pour la promotion du développement économique. Cette année-là, dans le cadre de la **Loi sur le transport du grain de l'Ouest**, on a aboli certains des contrôles tarifaires du transport du grain imposés au-delà d'un plafond de mouvements prédéterminé; ces contrôles ont également été assouplis pour les services fournis en-deçà du plafond autorisé, la différence dans le coût étant absorbée par l'État sous la forme de paiements en vertu de la Convention du Nid-de-Corbeau, et, dans une moindre mesure, par l'expéditeur sous forme de tarifs plus élevés. Avant cela, les transporteurs n'avaient reçu qu'une compensation indirecte sous la forme de subventions applicables à des embranchements non rentables et à l'acquisition de wagons-trémies.

L'adoption de la **Loi nationale sur les transports de 1987** a eu pour effet de modifier les règlements fédéraux sur le transport. En vertu de cette loi, on reconnaît la nécessité d'un système de transport plus ouvert, tenant compte davantage des forces concurrentielles de l'offre et de la demande. Les transporteurs ferroviaires canadiens ont donc reçu l'autorisation de négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs et d'abandonner les embranchements moins rentables à un taux annuel recommandé. Les expéditeurs peuvent à leur tour obtenir des prix de ligne concurrentiels (PLC) pour le transfert de leurs marchandises entre transporteurs. Avec cette autonomie, le secteur ferroviaire canadien est de plus en plus vulnérable aux pressions de la concurrence.

Rail service in Newfoundland and Prince Edward Island was discontinued in 1988 and 1990 respectively. A major restructuring of VIA Rail also took place in 1990, when its services were cut in half. It is now relying less on government subsidies and striving to improve its operating efficiency, productivity and service to compete with other modes of passenger transportation.

In 1993, Canada's rail industry generated about \$7.0 billion in revenues and provided employment to some 59,000 employees. At \$4.0 billion (in constant 1986 dollars), the value of its economic production represented 27.0% of the transportation sector's contribution to the **Real Domestic Product**. It transported 239 million tonnes of freight and 4 million passengers, operating over 85 000 kilometres of track. During 1993, 85.5 million tonnes of coal, iron ore and wheat, the three leading commodities, were transported by railways domestically, mainly for exports by marine transport.

Competition and Cooperation with other Modes

The railway system complements the marine transportation activities. Both modes service quite distinct markets and are traditionally dedicated to the movement of bulk commodities such as minerals and grains. With the advent and increasing use of containers as a medium of transportation, cooperation is expanding to a diversified mix of goods.

Despite certain differences in the type of freight transported, there is a notable level of competition between the rail and truck modes. Since the implementation of the National Transportation Act 1987, the Free Trade Agreement with the United States and North American Free Trade Agreement with the US and Mexico, this competition has intensified for the north-south traffic. In order to compete with the trucking industry for a share of this lucrative market, the major Canadian railways have undertaken new initiatives such as

- integrated Canadian operations with their US rail subsidiaries to form CN North America and CP Rail System;
- signed agreements to establish closer links with the American railways;
- signed agreements with Canadian and American trucking carriers;
- rationalized uneconomic track, particularly in eastern Canada;
- undertaken important investment decisions, for example, CN has started the construction of a tunnel beneath the St. Clair River that separates Ontario and Michigan, to handle tri-level auto carrying flat cars and double stack container trains. CP and CN have raised overhead clear-

Les services de transport ferroviaire de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard ont été interrompus en 1988 et en 1990 respectivement. En 1990, VIA Rail a dû faire face à une restructuration majeure et abandonner plus de la moitié de ses services. Dorénavant, ce transporteur se fie moins aux subventions gouvernementales et s'efforce d'améliorer ses opérations en se concentrant sur l'efficacité, la productivité et les services pour être plus concurrentiel à l'égard des autres modes de transport de voyageurs.

En 1993, le secteur ferroviaire canadien a généré des recettes d'environ \$7.0 milliards et employé 59,000 personnes. À \$4.0 milliards (en dollars constants de 1986), la valeur de la production économique a représenté 27.0% de la contribution du secteur des transports au **produit intérieur réel**. Les sociétés ferroviaires ont transporté 239 millions de tonnes de fret et 4 millions de passagers, et exploité plus de 85,000 kilomètres de voies. En 1993, elles ont transporté 85.5 millions de tonnes de de charbon, minerai de fer et de blé, soit les trois principales marchandises, plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Concurrence et collaboration avec les autres modes de transport

Le secteur ferroviaire est le complément du secteur maritime, les deux étant chargés de desservir des marchés relativement distincts et de transporter des marchandises en vrac comme les minéraux et les céréales. En raison de l'utilisation accrue de conteneurs comme moyen de transport, leur collaboration s'étend à une variété de marchandises.

Malgré certaines différences dans le type de marchandises transportées, il existe toujours une forte concurrence entre le mode de transport par trains et le mode de transport par camions. Depuis l'entrée en vigueur de la Loi nationale sur les transports de 1987, de l'accord de libre-échange avec les États-Unis et de l'accord de libre-échange nord-américain avec les États-Unis et le Mexique, la concurrence s'est intensifiée en ce qui concerne le trafic à destination du sud. Pour faire concurrence aux entreprises de camionnage sur ce marché lucratif, les principales sociétés ferroviaires ont amorcé les initiatives suivantes :

- intégration des activités des sociétés canadiennes à celles des compagnies affiliées américaines pour former CN Amérique du Nord et le système ferroviaire Canadien Pacifique;
- signature d'ententes visant à établir des liens plus étroits avec les sociétés ferroviaires américaines;
- signature d'ententes avec des entreprises de camionnage canadiennes et américaines;
- rationalisation des voies non rentables, surtout dans l'est du Canada;
- mise en oeuvre de décisions majeures en matière d'investissements. Ainsi, le CN a amorcé la construction d'un tunnel sous le fleuve Saint Clair qui sépare l'Ontario et le Michigan dans le but d'y laisser passer des porte-voitures à trois niveaux et des porte-conteneurs à deux niveaux. Le CP et le CN ont élevé la hauteur libre dans

ance of existing tunnels to permit the operation of trains equipped to carry double stack containers. CP bought the Delaware and Hudson Railway and acquired full ownership of the Minneapolis based Soo Line.

The railways are relatively fuel efficient and environmentally friendly for carrying heavy loads over long distances. However, due to its inherent flexibility, the trucking industry has been gaining ground over the years. The share of trucking in the gross domestic product¹ of the transportation industries (excluding pipelines) increased to 44.7% in 1993 from 38.3% in 1988, while that of rail also increased but to a lesser extent, to 27.0% from 25.4% during the same period

les tunnels existants afin de permettre l'exploitation de wagons de conteneurs superposés. Le CP a acheté le Delaware and Hudson Railway et acquis le contrôle entier de la Soo Line sise à Minneapolis.

Pour ce qui est du transport de lourds chargements sur de longues distances, les sociétés ferroviaires offrent un mode de transport à faible consommation de carburant et sans danger pour l'environnement. Cependant, le secteur du camionnage gagne du terrain depuis quelques années en raison de sa souplesse inhérente. La part du secteur du camionnage au titre du produit intérieur brut¹ des industries du transport (excluant le transport par pipelines) s'est accrue pour passer à 44.7% en 1993 de 38.3% en 1988, tandis que la part du secteur ferroviaire quelque peu augmenté, soit pour passer à 27.0% par rapport à 25.4% au cours de la même période.

¹ Gross Domestic Product by Industry, Catalogue 15-001 Monthly.

¹ Produit intérieur brut par industrie, n° 15-001 au catalogue (mensuel).

Highlights

The highlights presented below are based on various surveys of the Canadian railway transport industry. The objectives, coverage and methodology of all of these surveys are not identical. For details refer to the **Survey Concepts and Data Limitations, Chapter 8** of this publication.

General Overview: 1988-1993

- Between 1988 and 1993, operating revenues of Canadian railways decreased 12.6% as traffic volumes declined. Operating expenses decreased proportionately less, by 5.4%. The operating ratio therefore, deteriorated from 0.87 in 1988 to 0.94 in 1993.
- There were decreases of 11.9% in tonnes transported and 5.4% in tonne-kilometres performed.
- Subsidies declined 34.6% due to major cutbacks in these payments for intercity passenger transport in 1990.
- Major efforts of railways to control labour costs led to a decrease of 23.9% in the number of employees. Productivity as measured by revenues per employee, however, increased by 14.6%.

Operating Statistics: 1993

- Total revenues of railways operating in Canada increased by 1.2% in 1993 compared with 1992. These revenues were still below the 1991 level.
- Operating expenses decreased 15.1%, returning to a more normal level after two years of heavy restructuring charges, to cover the costs of workforce reductions and line rationalizations in 1992 and 1991.
- CN's transportation activities generated 48.9% of the industry's total operating revenues compared to 35.4% for CP, 6.9% for VIA and 8.8% for the remaining carriers.
- VIA received 64.7% of the government subsidies paid in 1993. CN, CP and other carriers obtained 20.8%, 6.7% and 7.7%, respectively.

Faits saillants

Les faits saillants présentés ci-dessous proviennent de diverses enquêtes sur l'industrie du transport ferroviaire canadienne. Les objectifs, la couverture et la méthodologie de ces enquêtes ne sont pas nécessairement identiques. Pour plus de détails, veuillez consulter le **chapitre 8 sur les concepts d'enquête et limites des données**.

Un aperçu global: 1988-1993

- Les recettes d'exploitation du transport ferroviaire de marchandises ont diminué de 12.6% entre 1988 et 1993, dû à une baisse du trafic. Les dépenses d'exploitation ont diminué proportionnellement moins élevée, soit de 5.4%, donc le ratio d'exploitation, s'est détérioré de 0.87 en 1988 à 0.94 en 1993.
- Le tonnage transporté et les tonnes-kilomètres ont baissé de 11.9% et 5.4%, respectivement.
- Les subventions ont subi une chute soit de 34.6%, surtout en raison de la réduction des subventions au titre du transport des voyageurs interurbain en 1990.
- Les sociétés ferroviaires ont continué leurs efforts visant la réduction de l'effectif et les coûts afférents. Le nombre d'employés a diminué de 23.9%. La productivité de la main d'oeuvre, mesurée en fonction des recettes par employé a augmenté de 14.6%.

Statistiques d'exploitation, 1993

- Les recettes totales d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont augmenté de 1.2% en 1993, par rapport en 1992. Les recettes d'exploitation pour 1993 ont demeuré inférieures aux recettes de 1991.
- Les dépenses d'exploitation ont diminué de 15.1% par rapport à 1992, ce qui représente un niveau plus normal, les deux années précédentes ayant été marquées par d'importantes dépenses de restructuration afin de couvrir les coûts associés à la réduction de l'effectif et à la rationalisation des services sur certaines voies.
- Le CN a représenté 48.9% des recettes totales d'exploitation du secteur, en comparaison à 35.4% pour le CP, 6.9% pour VIA Rail et 8.8% pour les autres transporteurs.
- Les subventions versées à VIA Rail ont représenté 64.7% du total des paiements gouvernementaux en 1993. Le CN, le CP et les autres transporteurs ont obtenu respectivement 20.8%, 6.7% et 7.7% des subventions.

- The number of employees and total compensation in the railway industry decreased by 4.9% and 2.9% respectively.
- Labour costs accounted for 42.2% while energy costs represented 8.8% of the total operating expenses in 1993.

Freight Traffic Statistics : 1993

- Total freight traffic, excluding interlining between carriers, remained almost unchanged in 1993, at 239.3 million tonnes. Of the total tonnage transported, 93.6% was initially loaded in Canada, while 6.4% was received from United States rail.
- The three top ranking commodities were bituminous coal, iron ore and concentrates, and wheat. These commodities, which are mostly transported domestically for marine export, accounted for 35.7% of the total tonnage transported.

Commodity Origin and Destination Data of Canadian National and Canadian Pacific Railways

- CN and CP transported 187.3 million tonnes in 1993 compared to 181.2 million tonnes in 1992, an increase of 3.4%.
- Of the total tonnage transported in 1993, a high proportion, 35.6% was transported by rail domestically for marine exports while another 23.6% were bound for U.S., by rail.
- Marine exports, decreased 7.2% in 1993 compared to 1992. This was mainly due to reduced grain exports to China and Russia.
- Marine imports, subsequently transported by rail to Canadian destinations or transferred to US rail increased by 25.4%.
- In 1993 the highest proportion of tonnage, 20.8% and 17.8% originated from the resource based provinces of Alberta and British Columbia.
- British Columbia was the destination for the highest proportion of rail movements accounting for 34.3% of the tonnage, since most of the goods are exported from ports in British Columbia.
- Inter-regional movements represented 44.5% of goods in 1993, international movements (including U.S. to U.S.) accounted for another 29.8% while the remaining 25.7% were transported intra-regionally.

- Le nombre d'employés et la rémunération totale ont diminué de 4.9% et 2.9%, respectivement.
- Les dépenses au titre de l'effectif ont représenté 42.2% alors que le coût total de d'énergie a figuré pour 8.8% des dépenses d'exploitation en 1993.

Statistiques sur les marchandises transportées, 1993

- Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, demeure le même en 1993 soit 239.3 millions de tonnes. De ce tonnage total, 93.6% a été chargé au Canada, alors que 6.4% provenait de raccordements ferroviaires américains.
- Le charbon, les minerais et concentrés de fer, et le blé ont constitué les trois principales marchandises. Ces marchandises qui sont pour la plupart transportées au Canada en vue d'être exportées par mer, ont représenté 35.7% du tonnage total transporté.

Statistique de l'origine et destination des marchandises du Canadien National et du Canadien Pacifique

- Le CN et le CP ont transporté 187.3 millions de tonnes de marchandises, une hausse de 3.4% par rapport aux 181.2 millions de tonnes transportées l'année précédente.
- En 1993 une partie important du tonnage total soit 35.6% a été transporté au Canada en vue d'être exportée par mer. Une autre partie du tonnage soit 23.6% a été destinée aux États-Unis.
- Les mouvements ferroviaires faisant l'objet d'exportations par mer ont diminué de 7.2% en 1993 par rapport à en 1992 dû à une diminution des exportations vers la Chine et la Russie.
- Les importations qui étaient transportées par trains vers des points de destination canadiens ou par transfert aux sociétés ferroviaires des États-Unis ont augmenté de 25.4%.
- En 1993, la plupart des chargements ferroviaires provenaient des provinces, d'où découlent les matières premières: l'Alberta (20.8%) et la Colombie-Britannique (17.8%)
- En 1993, la Colombie-Britannique a reçu la plus grande part du tonnage, soit 34.3%; dont la plupart des chargements étaient destinés aux exportations via les ports de la Colombie-Britannique.
- Les mouvements inter-régionaux représentent la plus forte proportion (44.5 %) du fret transporté en 1993. Les mouvements internationaux (incluant les États-Unis à destination des États-Unis) ont représenté 29.8% du tonnage total. Les marchandises transportées à l'intérieur d'une région ont figuré pour 25.7% du tonnage total.

Chapter 1

General Overview

The federal regulatory transportation reforms of 1987 provided an impetus to increased competition between and within different modes of transport. In recent years, other industries in Canada have also undergone structural changes to face the challenges brought about by globalization of trade and investment; and technological developments. These changes combined with the 1991 recession and the slow economy thereafter, had a strong impact on the demand for transportation services. Shippers today look for fast, low cost, dependable and convenient service. The railways have, therefore, responded with major initiatives to meet the demands of today's marketplace.

This chapter provides a series of major rail statistics for the period 1988-1993 to assist in the analysis of the railway industry and study the emerging trends.

Summary Statistics 1988 and 1993

A snapshot of the industry in 1988 and 1993, is presented in table 1.1. The same table also provides the percentage shares of CN, CP, VIA and Class II and III carriers in the totals.

Despite the recent efforts by the railways to streamline their operations, a comparison of the major variables for 1988 and 1993, shows an industry in hardship. During this study period:

- there was a decrease of 12.6% in operating revenues while operating expenses decreased proportionately less, by 5.4%.
- there were decreases of 11.9% and 5.4% in tonnes transported and tonne-kilometres, respectively.
- there was a notable decline of 34.6% in subsidies.
- there was a decline in train-kilometres (8.1%) and car-kilometres (7.3%).

Despite these negative indicators, the news is not all bad, labour productivity as measured by revenues per employee improved to \$118 thousand in 1993 from \$103 thousand in 1988. The railways managed to reduce the number of employees by 23.9% and total compensation by 5.3%.

Chapitre 1

Aperçu général

Les réformes apportées à la réglementation fédérale en matière de transports en 1987 ont intensifié la concurrence entre les transporteurs d'un même secteur et entre les divers modes de transports. Au cours des dernières années, d'autres secteurs au Canada ont également subi des changements structurels rendus nécessaires par la mondialisation des échanges commerciaux et des investissements et par les progrès technologiques. En raison de ces changements, de la récession de 1991 et du ralentissement subséquent de l'économie, la demande de services de transport a beaucoup changé. De nos jours, les expéditeurs recherchent un service rapide, fiable, pratique et peu coûteux. Le secteur du transport ferroviaire a mis en place certaines mesures pour répondre à la demande du marché actuel.

Ce chapitre présente une série de statistiques importantes sur le transport ferroviaire pour la période allant de 1988 à 1993, statistiques qui permettent d'analyser le secteur d'activité et d'examiner les nouvelles tendances.

Statistiques sommaires, 1988 et 1993

Le tableau 1.1 présente un aperçu du secteur pour 1988 et 1993. On y trouve aussi la part en pourcentage du CN, du CP, de VIA Rail et des transporteurs des catégories II et III.

Malgré les efforts de rationalisation des sociétés ferroviaires, le secteur traverse une période difficile si l'on compare les principales variables pour 1988 et 1993. Au cours de cette période, les sociétés ont connu :

- une baisse de 12.6% des recettes d'exploitation, ainsi qu'une diminution proportionnellement moins élevée des dépenses d'exploitation, soit 5.4%;
- une régression de 11.9% et de 5.4% du tonnage des marchandises transportées et du nombre de tonnes-kilomètres respectivement;
- une chute marquée des subventions, soit 34.6%;
- une baisse du nombre de trains-kilomètres (8.1%) et de wagons-kilomètres (7.3%).

Malgré ces indicateurs négatifs, il y a de bonnes nouvelles. En effet, la productivité de la main-d'œuvre, mesurée en fonction des recettes par employé, s'est accrue pour passer de \$103,000 en 1988 à \$118,000 en 1993. Les sociétés ferroviaires ont réussi à réduire leur effectif de 23.9%, et la rémunération totale, de 5.3%.

Carrier Activity, 1988 and 1993

CN maintained its dominance of the selected rail industry measures in 1993. Except for subsidies, its share ranged between 39.7% and 56.7%, while CP's shares ranged from 32.6% to 38.5%. In contrast, VIA rail accounted for 64.7% of the government subsidies and less than 9.0% of the share in other variables. Class II and III carriers generated 8.8% of the operating revenues, had 12.3% of the property accounts and transported 30.0% of the total tonnage. The high tonnage is due to the resource based commodity mix transported by these carriers.

Operating Revenues

Operating revenues¹ of \$3,417 million in 1993 generated by CN represented 48.9% of total industry revenues, an increase from its share in 1988 of 47.2%. CP's share also increased to 35.4% in 1993 from 34.0% in 1988. Due to major cuts in VIA operations in 1990, its relative share declined to 6.9% in 1993 from 9.8% in 1988. The contribution of Class II and III carriers decreased marginally to 8.8% in 1993 from 9.0% in 1988.

¹ Western Grain transportation payments are included in freight revenues.

Table 1.1

Financial and Operating Statistics, Percentage Shares by Carrier, 1988 & 1993

Activités des Transporteurs, 1988 et 1993

Le CN a continué à dominer certaines activités du secteur ferroviaire en 1993. En excluant les subventions, sa part a varié entre 39.7% et 56.7%, et celle du CP, entre 32.6% et 38.5%. Par contre, VIA Rail a figuré pour 64.7% des subventions gouvernementales et moins de 9.0% des autres variables. Les transporteurs des catégories II et III ont généré 8.8% des recettes d'exploitation, représenté 12.3% des comptes d'immobilisations et transporté 30.0% du tonnage total. Ce tonnage élevé est attribuable au fait que ces sociétés ont transporté surtout des marchandises dérivées de matières premières.

Recettes d'exploitation

En 1993, le CN a généré des recettes d'exploitation¹ de \$3,417 millions, ce qui représente 48.9% des recettes totales du secteur, en hausse par rapport à 47.2% en 1988. La part du CP s'est également accrue pour passer de 34.0% en 1988 à 35.4% en 1993. Vu la réduction majeure des opérations de VIA Rail en 1990, la part de cette société a régressé pour passer de 9.8% en 1988 à 6.9% en 1993. La part des transporteurs des catégories II et III est tombée de 9.0% en 1988 à 8.8% en 1993.

¹ Les versements pour le transport du grain de l'Ouest sont compris dans les recettes tirées du transport de marchandises.

Tableau 1.1

Statistiques sommaires financières et d'exploitation, parts en pourcentage selon le transporteur, 1988 & 1993

Percentage Shares – Parts en pourcentage				
Total	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class II - III
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie II - III
%				
6,992,828	48.9	35.4	6.9	8.8
499,796	20.8	6.7	64.7	7.7
6,604,944	49.8	33.9	8.2	8.1
18,893,571	49.6	32.6	5.4	12.3
59,247	49.2	33.2	7.7	9.8
2,789,471	50.7	33.7	7.2	8.4
264 306	39.7	30.3	0.0	30.0
256 337 638	53.0	38.5	0.0	8.5
135 753	53.0	33.6	7.7	5.7
7 409 876	56.7	35.4	0.8	7.2
8,003,139	47.2	34.0	9.8	9.0
764,015	15.7	6.1	73.9	4.3
6,979,010	47.2	33.1	11.3	8.3
17,922,848	47.9	32.0	5.0	15.1
77,869	50.6	31.2	8.3	9.9
2,944,654	51.1	31.6	8.7	8.6
300 040	38.7	29.4	0.0	31.9
271 044 894	52.0	38.8	0.0	9.2
147 719	49.3	29.6	13.6	7.4
7 992 000	53.2	37.4	1.5	8.0

Government Subsidies

Total subsidies decreased 34.6%, to \$499.8 million in 1993 from \$764.0 million in 1988 mainly because of a reduction in subsidy payments for intercity passenger transport in 1990. VIA, in 1993 still received a very high proportion (64.7%), of the total payments (excluding the western grain transportation payments). CN and CP obtained 20.8% and 6.7% of such payments, respectively. Class II and III carriers received 7.7% of the total.

Operating Expenses

In 1993, CN's share in the operating expenses increased to 49.8% from 47.2% in 1988. CP's share increased slightly to 33.9% while that of VIA decreased to 8.2% from 11.3% in 1988. Other carriers contributed 8.1% to the expenses in 1993.

Property Accounts

At \$18.9 billion, the value of the property accounts of all railways in 1993 increased by 5.4% compared to 1988. The shares of CN, CP and VIA in the total increased to 49.6%, 32.6% and 5.4% respectively. The share of Class II and III carriers declined to 12.3% in 1993 from 15.1% in 1988.

Number of Employees and Compensation

CN's share in the workforce and compensation paid out declined. It employed 49.2% of the workforce in 1993, down from 50.6% in 1988. Similarly its share in total compensation decreased to 50.7% from 51.1%. On the other hand, the share of CP in employment increased to 33.2% and compensation to 33.7% in 1993 from 31.2% and 31.6% respectively in 1988. VIA employed 7.7% of the work force in 1993 compared to 8.3% in 1988 and paid 7.2% in compensation in 1993 compared to 8.7% in 1988. The contribution of Class II and III carriers remained almost unchanged at 9.8% and 8.4% of employment and compensation, respectively.

Tonnes and Tonne-kilometres

Between 1988 and 1993, total freight tonnage carried by all railways decreased by 11.9%, to 264.3 million tonnes from 300.0 million tonnes. The shares of both CN and CP increased to 39.7% and 30.3% from 38.7% and 29.4%, respectively, while Class II and III carrier's market share declined to 30.0% in 1993 from 31.9% in 1988.

In 1993, CN, CP and Class II and III carriers performed 53.0%, 38.5% and 8.5% of the tonne-kilometres compared to 52.0%, 38.8% and 9.2% in 1988, respectively.

Subventions gouvernementales

La valeur totale des subventions a diminué de 34.6% pour passer de \$764.0 millions en 1988 à \$499.8 millions en 1993, surtout en raison de la réduction des subventions au titre du transport interurbain de passagers en 1990. En 1993, VIA Rail a reçu toutefois une part très élevée (64.7%) de l'aide globale (à l'exclusion des versements pour le transport du grain de l'Ouest). Le CN et le CP ont obtenu respectivement 20.8% et 6.7% de ces versements, et les transporteurs des catégories II et III, 7.7% du total.

Dépenses d'exploitation

En 1993, la part des dépenses d'exploitation du CN est passée de 47.2% en 1988 à 49.8% en 1993. La part du CP s'est accrue légèrement pour atteindre 33.9%, tandis que celle de VIA Rail est tombée de 11.3% en 1988 à 8.2% en 1993. Les autres transporteurs ont figuré pour 8.1% des dépenses en 1993.

Comptes d'immobilisations

À \$18.9 milliards, la valeur des comptes d'immobilisations des sociétés ferroviaires s'est accrue de 5.4% en 1993 par rapport à 1988. La part du CN, du CP et de VIA Rail a augmenté pour atteindre 49.6%, 32.6% et 5.4% respectivement. La part des transporteurs des catégories II et III est tombée de 15.1% en 1988 à 12.3% en 1993.

Nombre d'employés et rémunération

La part du CN quant à l'effectif et à la rémunération versée a chuté. Le CN employait 49.2% de l'effectif en 1993, en baisse par rapport à 50.6% en 1988. De même, sa part de la rémunération totale a diminué pour passer de 51.1% à 50.7%. Par contre, la part du CP quant à l'effectif a progressé pour passer de 31.2% en 1988 à 33.2%; sa part de la rémunération est passée de 31.6% à 33.7%. VIA Rail employait 7.7% de l'effectif en 1993 contre 8.3% en 1988 et versait 7.2% de la rémunération contre 8.7% en 1988. La part des transporteurs des catégories II et III est demeurée presque inchangée à 9.8% et à 8.4% respectivement de l'effectif et de la rémunération.

Tonnage et tonnes-kilomètres

De 1988 à 1993, le tonnage total des marchandises transportées par les sociétés ferroviaires a diminué de 11.9% pour passer de 300.0 millions de tonnes à 264.3 millions de tonnes. La part du CN et du CP s'est accrue pour passer de 38.7% à 39.7% et de 29.4% à 30.3% respectivement. En ce qui concerne les transporteurs des catégories II et III, leur part a régressé, passant ainsi de 31.9% en 1988 à 30.0% en 1993.

En 1993, le CN, le CP et les transporteurs des catégories II et III ont parcouru 53.0%, 38.5% et 8.5% du nombre de tonnes-kilomètres contre 52.0%, 38.8% et 9.2% en 1988 respectivement.

Train-kilometres and Car-kilometres

Train-kilometres decreased 8.1% to 135.7 million in 1993 from 147.7 million in 1988.

CN and CP accounted for 53.0% and 33.6%, respectively, of the total train-kilometres during 1993. VIA rail for 7.7%, while Class II and III carriers represented another 5.7%.

Of the 7.4 billion car-kilometres recorded by the railway industry in 1993, CN's share stood at 56.7%, while CP accounted for 35.4% of the total. VIA logged in a minimal share (0.8%), consisting entirely of passenger car-kilometres, while Class II and III carriers accounted for 7.2%.

It should be noted that in accordance with the Uniform Classification of Accounts, carriers may report operating train and car-kilometres relating to their own operations and those of other carriers using their tracks and ways. This may introduce duplication especially in the data related to VIA's passenger service.

Financial and Operating Indicators, 1988-1993

Industry statistics, tracing selected financial and operating variables over the period 1988-1993 are presented in tables 1.2 to 1.9.

The operating revenues of the railways operating in Canada increased 1.2% to \$6,993 million in 1993 after having declined 3.4% in 1992. The operating expenses returned to a more normal level of \$6,605 million following two years of marked increases due to provisions for costs relating to work force reduction and other restructuring charges. The decline in 1993 was 15.2%, which was preceded by a sharp increase of 13.7% in 1992 (figure 1.1).

Table 1.2

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1988-1993

Trains-kilomètres et wagons-kilomètres

Le nombre de trains-kilomètres a diminué de 8.1%, passant ainsi de 147.7 millions en 1988 à 135.7 millions en 1993.

Le CN et le CP ont figuré pour 53.0% et 33.6% respectivement du nombre total de trains-kilomètres en 1993, VIA Rail, pour 7.7%, et les transporteurs des catégories II et III, pour 5.7%.

Sur les 7.4 milliards de wagons-kilomètres enregistrés par les sociétés ferroviaires en 1993, le CN en a représenté 56.7%, le CP, 35.4%, et les transporteurs des catégories II et III, 7.2%. VIA Rail a enregistré une faible part (0.8%) qui consistait uniquement en voitures-kilomètres.

Il convient de signaler que, conformément à la Classification uniforme des comptes, les transporteurs peuvent déclarer le nombre de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres en fonction soit de leurs propres opérations, soit des opérations d'autres transporteurs qui utilisent leurs voies. De ce fait même, il peut y avoir double compte, particulièrement dans les données relatives aux services de transport des passagers de VIA Rail.

Indicateurs opérationnels et financiers, 1988-1993

Les tableaux 1.2 à 1.9 présentent certaines données financières et opérationnelles pour la période allant de 1988 à 1993.

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes se sont accrues de 1.2% pour totaliser \$6,993 millions en 1993 après avoir diminué de 3.4% en 1992. Les dépenses d'exploitation se sont fixées au niveau plus normal de \$6,605 millions après avoir affiché une forte croissance pendant deux ans en raison des dépenses associées à la réduction de l'effectif et à la restructuration. La baisse de 15.2% observée en 1993 avait été précédée d'une forte augmentation de 13.7% en 1992 (figure 1.1).

Tableau 1.2

Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1988-1993

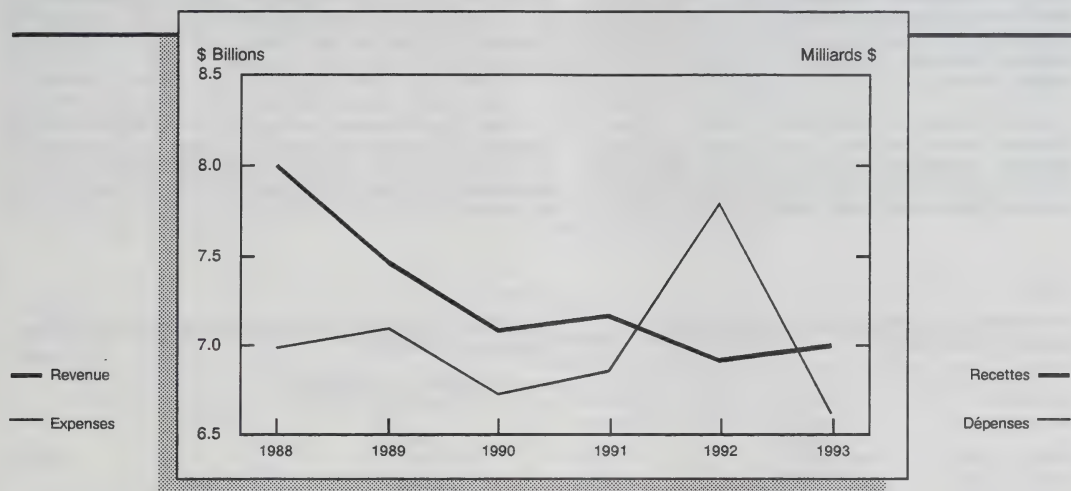
Year Année	Operating revenues – Recettes d'exploitation					Total
	Freight transportation Transport de fret	Passenger transportation Transport de voyageurs	Services to VIA Services à VIA	Government payments Paiements gouverne- mentaux	Other Autres	
\$'000						
1993	5,959,792	168,592	65,474	499,796	299,173	6,992,827
1992	5,930,457	158,639	67,434	498,148	254,866	6,909,544
1991	6,184,085	154,985	67,472	491,038	259,072	7,156,652
1990	5,993,115	219,130	84,976	515,043	256,114	7,068,378
1989	6,084,497	317,552	129,174	653,387	262,035	7,446,645
1988	6,571,037	276,843	145,142	764,015	246,102	8,003,139

Figure 1.1

Figure 1.1

Operating Revenues and Expenses, 1988 - 1993

Recettes et frais d'exploitation, 1988 - 1993



Operating Revenues by source, 1988-1993

Freight transportation revenues account for over 85% of the total operating revenues. These revenues increased marginally to \$5,960 million in 1993 as shipments of coal recovered from the labour disputes in British Columbia in 1992. Freight revenues had declined by 4.1% in 1992. In 1991, despite the recession, freight revenues had received a temporary boost of 3.2% from increased exports of wheat and other grains and increased shipments of iron ore and concentrates. In 1989, there was another decline in revenues, due to decreased shipments of grain following the 1988 drought in the Prairies.

Passenger transportation revenues increased by 6.3% and 2.4% in 1993 and 1992 respectively, stemming from efforts at improvement of service by VIA in recent years. Total revenues in 1990 dropped sharply (30.0%) when operations of VIA were reduced in half. The coverage of the Annual Survey of Railways changed in 1991 (refer to page 6), hence the decrease in total passenger revenues in 1991.

Government payments inched up in 1993 to \$500 million. These payments had increased by 1.5% in 1992 following three successive annual declines. Between 1988 and 1993, there was a total decrease of 34.6% in government payments. The share of Government payments in total revenues decreased to 7.1% in 1993 from 9.5% in 1988.

Recettes d'exploitation selon la source, 1988-1993

Les recettes tirées du transport des marchandises ont représenté plus de 85% des recettes d'exploitation totales. Ces recettes se sont accrues légèrement pour atteindre \$5,960 millions en 1993, les expéditions de charbon ayant progressé à la suite du règlement des conflits de travail en Colombie-Britannique en 1992. Les recettes tirées du transport de marchandises avaient régressé de 4.1% en 1992. En 1991, malgré la récession, les recettes à ce titre avaient grimpé temporairement (3.2%) à la suite de la croissance des exportations de blé et d'autres céréales et des expéditions de minerai et de concentrés de fer. En 1989, on avait enregistré un fléchissement des recettes attribuable à la baisse des expéditions de céréales qu'expliquait la sécheresse qui avait sévi dans les Prairies en 1988.

Les recettes tirées du transport de passagers ont augmenté de 6.3% et de 2.4% en 1993 et en 1992 respectivement, à la suite des efforts déployés par VIA Rail pour améliorer ses services ces dernières années. En 1990, les recettes totales ont chuté (30.0%), les opérations de VIA Rail ayant été réduites de moitié. Le champ d'observation de l'Enquête annuelle auprès des sociétés ferroviaires a changé en 1991 (voir page 6), ce qui explique la baisse des recettes totales tirées du transport de passagers en 1991.

Les subventions gouvernementales ont progressé légèrement en 1993 pour atteindre \$500 millions. Elles s'étaient accrues de 1.5% en 1992 après avoir diminué pendant trois années consécutives. De 1988 à 1993, les subventions gouvernementales ont fléchi de 34.6%. La part des subventions par rapport aux recettes totales a régressé pour passer de 9.5% en 1988 à 7.1% en 1993.

Revenues from services rendered for VIA by CN and CP rail have been declining steadily since 1988, as VIA took over some of the functions previously performed by CN and CP. Moreover, with limited VIA operations, fewer services are required. Between 1988 and 1993 the total decrease was 54.9%.

With increase in intermodal activities, **other revenues** which originate mostly from switching operations, increased by 21.6% between 1988 and 1993. Their share in the total revenues also increased to 4.3% in 1993 from 3.1% in 1988.

Les recettes tirées des services rendus à VIA Rail par le CN et le CP diminuent depuis 1988, VIA Rail ayant pris certaines des fonctions assumées auparavant par le CN et le CP. De plus, les opérations de VIA Rail étant limitées, la demande de services est réduite. De 1988 à 1993, les recettes à ce titre ont chuté de 54.9%.

Avec l'accroissement de l'activité intermodale, les **autres recettes** qui proviennent surtout du triage, se sont accrues de 21.6% de 1988 à 1993. Leur part des recettes totales a également progressé pour passer de 3.1% en 1988 à 4.3% en 1993.

Table 1.3

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1988-1993

Year Année	Operating expenses – Frais d'exploitation				Total
	Ways and structures Voies et ouvrages	Equipment Matériel	Rail operations Exploitation ferroviaire	General Frais généraux	
			\$ '000		
1993	1,278,062	1,524,928	2,269,402	1,532,552	6,604,944
1992	1,278,903	1,546,689	2,297,247	2,663,157	7,785,996
1991	1,225,545	1,598,890	2,255,963	1,769,058	6,849,456
1990	1,237,998	1,672,911	2,288,248	1,517,736	6,716,893
1989	1,258,855	1,826,355	2,315,022	1,680,059	7,080,291
1988	1,271,674	1,799,923	2,362,856	1,544,557	6,979,010

Tableau 1.3

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1988-1993

Figure 1.2

Distribution of Operating Expenses by Major Category, 1988-1993



Figure 1.2

Répartition des frais d'exploitation selon les principales catégories, 1988 - 1993

Operating Expenses

Operating expenses are broken into four main categories: ways and structures, equipment, rail operations and general expenses. Rail operations account for the highest proportion of operating expenses (34.4%) followed by general expenses (23.2%), equipment expenses (23.1%) and ways and structures (19.3%).

With the decrease in the length of track operated by the railways, expenses pertaining to ways and structures have been decreasing since 1988, except for an increase of 4.3% in 1992.

Dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation se divisent en quatre catégories principales : les voies et ouvrages, le matériel, l'exploitation ferroviaire et les frais généraux. L'exploitation ferroviaire a représenté le poste le plus élevé (34.4%); il est suivi de celui des frais généraux (23.2%), du matériel (23.1%) et des voies et ouvrages (19.3%).

Avec la diminution de la longueur des voies exploitées par les sociétés ferroviaires, les dépenses au titre des voies et ouvrages régressent depuis 1988, sauf en 1992 où on a enregistré une hausse de 4.3%.

Table 1.4

Operating Statistics for Freight Transportation, 1988-1993

Year	Tonnes ^a	Tonne-km	Train-km	Car-km	Cars per train (average number)
Année	Tonnes ^a	Tonnes-km	Trains-km	Wagons-km	Wagons par train (nombre moyen)
	'000	'000 000	'000	'000	No. - Nbre
1993	264 306	256 338	112 843	7 288 198	64.6
1992	264 582	250 607	110 225	7 099 701	64.4
1991	274 118	260 537	110 411	7 350 963	66.6
1990	268 737	248 371	100 459	7 073 431	70.4
1989	280 779	249 036	100 749	7 168 409	71.2
1988	293 835 ^c	271 045	106 491	7 756 960	72.8

Tableau 1.4

Statistiques d'exploitation sur le transport de fret, 1988-1993

Figure 1.3

Total Tonnage, 1988 - 1993

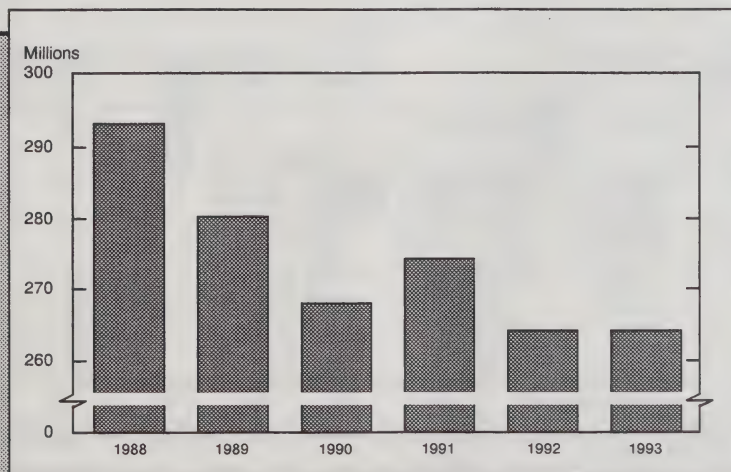


Figure 1.3

Tonnage total, 1988 - 1993

Equipment expenses have been decreasing since 1988, except for an increase of 1.5% in 1989.

Expenses related to rail operations have declined since 1988, the exception being 1992 when these expenses increased by 1.8%.

General expenses decreased by 42.4% in 1993 following two years of major increases in 1992 and 1991. In these two years these expenses had jumped 50.5% and 16.6%, respectively, when the major railways provided for the cost of restructuring, including work force reduction.

Operating Statistics: Freight Transportation

Freight transportation statistics as portrayed in Table 1.4 do not show a healthy industry.

In 1993, 264.3 million tonnes transported remained almost unchanged from 1992. An addition of 23 kilometres to the average length of haul in 1993 (table 3.6), led to an increase of 2.3%, 2.4% and 2.6% in tonne-kilometres, train-kilometres and car-kilometres respectively.

A temporary surge in demand for exports resulted in an increase of 2.0% in tonnage transported in 1991. Total tonnage, however, decreased by 10.0%, to 264.3 million tonnes in 1993 from 293.8 million tonnes in 1988, likewise tonne-kilometres and car-kilometres decreased 4.6% and 6.0% respectively. Train-kilometres, however, increased by 6.0% as freight is being transported over longer distance.

As a result of declining tonnages, and perhaps an effort to transport the maximum load per car, the average number of cars per train have been decreasing since 1988, from 72.8 per train to 64.6 per train in 1993.

Table 1.5

Operating Statistics for Passenger Transportation, 1988-1993

Year	Passengers	Passenger-km	Trains-km	Car-km	Cars per train ¹ (average number)
Année	Voyageurs	Voyageurs-km		Voitures-km	Wagons par train ¹ (nombre moyenne)
	'000	'000	'000	'000	'000
1993	4,112	1 412 752	21 807	118 687	5.3
1992	4,241	1 439 122	21 942	118 586	5.3
1991 ²	4,256	1 425 619	21 412	121 586	5.6
1990	29,119	2 004 360	24 337	136 145	5.5
1989	31,079	3 178 274	39 913	216 096	5.9
1988	26,708	2 989 167	38 892	235 039	6.0

¹ Includes freight cars. - Comprend les wagons.

² Please refer to page - Voir page.

Note: As the U.C.A. allows railways to report both their own operating statistics as well as those of other carriers operating over their tracks, the data presented may contain duplication.

Nota: Puisque la CUC permet aux compagnies ferroviaires de déclarer autant leurs propres statistiques d'exploitation que celles des transporteurs opérant sur leurs voies, les données présentées peuvent contenir de la duplication.

Les dépenses au titre du matériel ont progressé de 1.5% en 1989 après avoir constamment diminué depuis 1988.

Les dépenses liées à l'exploitation ferroviaire n'ont cessé de régresser depuis 1988, sauf en 1992 où elles se sont accrues de 1.8%.

Les frais généraux ont chuté de 42.4% en 1993 après avoir grimpé en 1992 et en 1991. En effet, pendant ces deux années, les frais généraux avaient bondi de 50.5% et de 16.6% respectivement, les principales sociétés ferroviaires ayant engagé des dépenses pour la restructuration, y compris la réduction de l'effectif.

Statistiques d'exploitation : transport de marchandises

Les statistiques du transport de marchandises présentées au tableau 1.4 révèlent un ralentissement des activités du secteur.

En 1993, le tonnage total transporté (264.3 millions de tonnes) est demeuré presque inchangé par rapport à 1992. L'augmentation de 23 kilomètres de la longueur moyenne d'un voyage en 1993 (tableau 3.6) a entraîné une hausse de 2.3%, de 2.4% et de 2.6% du nombre de tonnes-kilomètres, de trains-kilomètres et de wagons-kilomètres respectivement.

Le gonflement temporaire de la demande d'exportations a amené une progression de 2.0% du tonnage en 1991. Le tonnage total a régressé toutefois de 10.0% pour passer de 293.8 millions de tonnes en 1988 à 264.3 millions de tonnes en 1993. De même, le nombre de tonnes-kilomètres et de wagons-kilomètres a diminué de 4.6% et de 6.0% respectivement. Cependant, le nombre de trains-kilomètres s'est accru de 6.0%, les marchandises étant transportées sur de plus longues distances.

À la suite de la baisse du tonnage et, peut-être, du transport de la charge maximale par wagon, le nombre moyen de wagons par train n'a cessé de diminuer depuis 1988; il est passé de 72.8 wagons par train à 64.6 wagons en 1993.

Tableau 1.5

Statistiques d'exploitation sur le transport des voyageurs, 1988-1993

Operating Statistics: Passenger Transportation

The number of passengers decreased by 3.0% in 1993 which was preceded by a marginal decrease of 0.4% in 1992.

The following points should be noted with respect to the passenger transportation data presented in table 1.5:

- A comparison of data on passenger transportation with 1991 and prior years should not be undertaken due to a change in the universe of the survey (see page 6).
- The growth of 16.4% in the number of passengers between 1988 and 1989 reflects an increase in commuter traffic.
- In 1990, there was a sharp decline in intercity travel as services by VIA rail were reduced on certain routes while others were completely abandoned.

Between 1991 and 1993 when the data are consistent, there has been an overall decrease of 3.4%, 0.9% and 2.4% in number of passengers, passenger-kilometres and car-kilometres, respectively, and an increase of 1.8% in train-kilometres.

Statistiques d'exploitation : transport de passagers

Le nombre de passagers a diminué de 3.0% en 1993 après avoir régressé légèrement de 0.4% en 1992.

Il faut prendre note de ce qui suit en ce qui concerne les données sur le transport des passagers présentées au tableau 1.5 :

- Il ne faut pas comparer les données sur le transport des passagers pour 1991 et pour les années antérieures car une modification a été apportée à l'univers de l'enquête (voir page 6).
- La croissance de 16.4% du nombre de passagers de 1988 à 1989 traduit l'augmentation du trafic de banlieue.
- En 1990, le trafic interurbain a chuté de façon marquée, les services de VIA Rail ayant été réduits sur certaines routes et d'autres services ayant été abandonnés.

De 1991 à 1993, années pour lesquelles les données sont cohérentes, on a observé une baisse globale de 3.4%, de 0.9% et de 2.4% du nombre de passagers, de passagers-kilomètres et de wagons-kilomètres respectivement, et une hausse de 1.8% du nombre de trains-kilomètres.

Figure 1.4

Annual Growth Rates, Employees and Compensation, 1988 - 1993

Figure 1.4

Taux de croissance annuelle employés et rémunération, 1988 - 1993

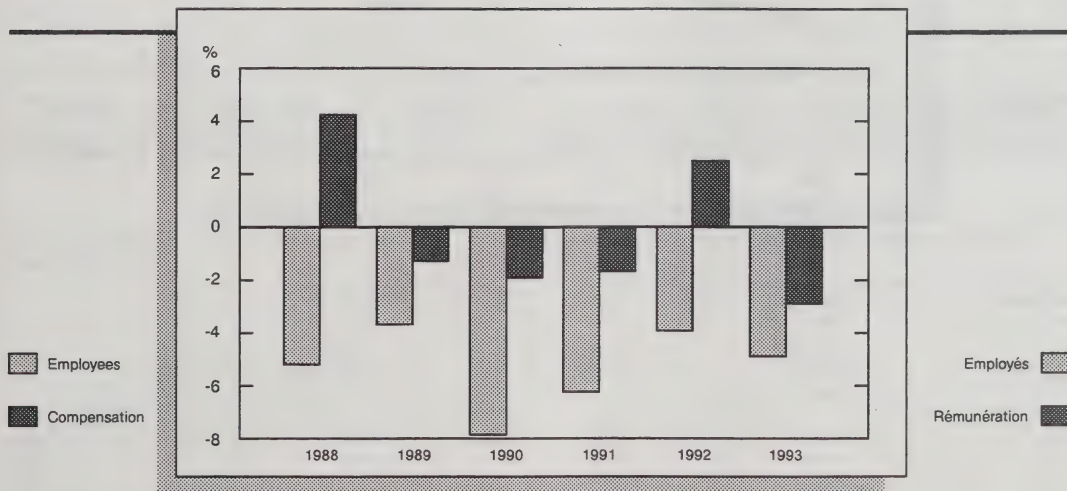


Table 1.6

Number of Employees and Total Compensation, 1988-1993

Year	Number of Employees	Compensation	Average annual Compensation
Année	Nombre d'employés	Rémunération	Rémunération moyenne annuelle
	No. - Nbre	\$'000	\$
1993	59,247	2,789,471	47,082
1992	62,316	2,871,500	46,079
1991	64,849	2,801,377	43,199
1990	69,119	2,851,211	41,251
1989	74,962	2,907,390	38,785
1988	77,869	2,944,654	37,815

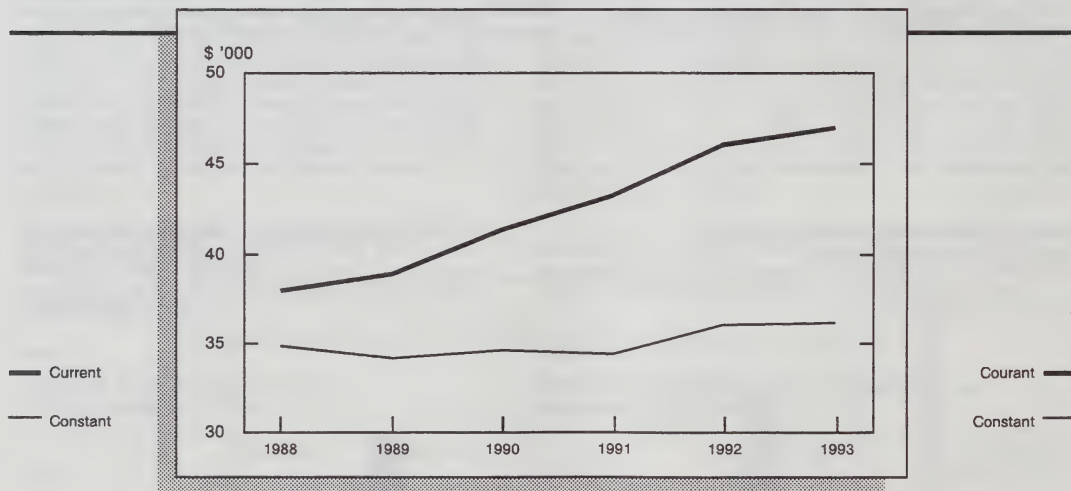
Tableau 1.6

Nombre d'employés et rémunération totale, 1988-1993

Figure 1.5

Average Annual Compensation, 1988 - 1993

Figure 1.5

Rémunération moyenne annuelle, 1988 - 1993


Employment and Compensation

In recent years, the railways have undertaken various measures to compete effectively with each other and other modes of transport. A major effort has been placed on improvement in labour productivity. Employment has decreased markedly to 59 thousand in 1993 from 78 thousand in 1988. Generally, the annual rate of decrease in total compensation has lagged behind the rate of decrease in total employment (figure 1.4). The exception was 1992 when employment decreased by 3.9% while compensation increased by 2.5%.

During the period 1988-1993 there was a total decrease of 23.9% in employment and 5.3% decrease in compensation.

The average compensation increased from \$38 thousand in 1988 to \$47 thousand in 1993, an increase of 24.5%. However, in real terms, wages increased only 0.8% in these six years, using the Consumer Price Index as the deflator.

Table 1.7

Fuel Consumption by Type, 1988-1993

Year	Fuel consumed		Crude petroleum
Année	Consommation de carburant	Diesel	Pétrole brut
	'000 litres	%	%
1993	1 900 219	94.3	5.7
1992	2 026 930	93.4	6.6
1991	2 086 704	93.3	6.7
1990	2 064 334	93.9	6.1
1989	2 166 919	94.6	5.4
1988	2 328 736	96.3	3.7

Fuel Consumption

Between 1988 and 1993 fuel consumed decreased 13.0% from 2.3 billion litres to 2.0 billion litres. Most of the fuel consumed was diesel oil,

Table 1.8

Financial Ratios and Solvency Indicators, 1988-1993

	Operating ratio	Current ratio	Debt-asset ratio	Debt-equity ratio
	Ratio d'exploitation	Ratio du fond de roulement	Ratio des capitaux propres	Ratio d'endettements
1993	0.94	0.67	0.43	0.75
1992	1.13	0.72	0.42	0.73
1991	0.96	0.95	0.35	0.53
1990	0.95	0.93	0.33	0.49
1989	0.95	0.90	0.34	0.51
1988	0.87	0.88	0.33	0.49

Emploi et rémunération

Ces dernières années, les sociétés ferroviaires ont pris différentes mesures pour tenter de devenir plus concurrentielles entre elles et avec les autres modes de transport. Elles ont déployé beaucoup d'efforts pour accroître la productivité de la main-d'œuvre. Le nombre d'employés a diminué considérablement pour passer de 78,000 en 1988 à 59,000 en 1993. En général, le taux de diminution annuel de la rémunération totale n'a pas été aussi élevé que le taux de réduction de l'effectif (figure 1.4). La seule exception a été 1992 lorsque l'effectif a fléchi de 3.9% et que la rémunération a progressé de 2.5%.

Au cours de la période 1988-1993, l'effectif a diminué de 23.9%, et la rémunération, de 5.3%.

La rémunération moyenne a progressé pour passer de \$38,000 en 1988 à \$47,000 en 1993, en hausse de 24.5%. Cependant, en termes réels, la rémunération n'a augmenté que de 0.8% en six ans, si l'on utilise l'indice des prix à la consommation comme déflateur.

Tableau 1.7

Consommation de carburant selon le genre, 1988-1993

Consommation de carburant

De 1988 à 1993, la consommation de carburant a diminué de 13.0% pour passer de 2.3 milliards de litres à 2.0 milliards de litres. Le diesel était le carburant le plus utilisé,

Tableau 1.8

Coefficients financiers et indicateurs de rentabilité 1988-1993

although its share decreased to 93.4% in 1993 from 96.3% in 1988. There was an increase in the consumption of crude petroleum, whose share in the total increased to 6.6% in 1993 from 3.7% in 1988.

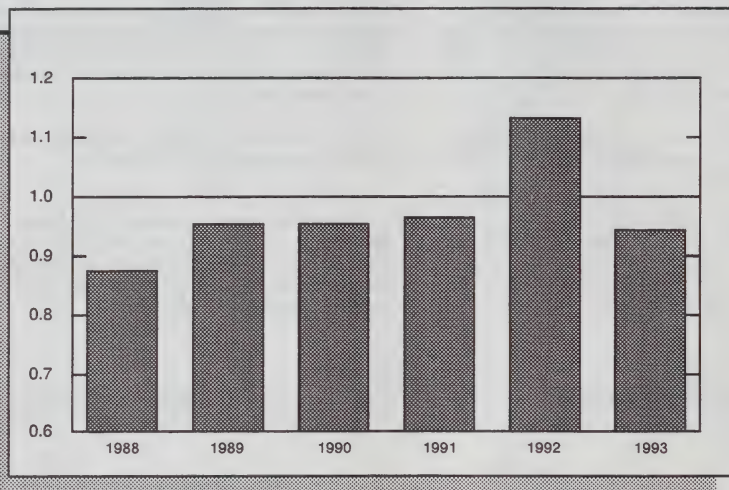
bien que sa part ait régressé pour passer de 96.3% en 1988 à 93.4% en 1993. On a observé une hausse de la consommation de pétrole brut, dont la part est passée de 3.7% en 1988 à 6.6% en 1993.

Figure 1.6

Figure 1.6

Operating Ratio, 1988 - 1993

Ratio d'exploitation, 1988 - 1993



Financial Ratios

Table 1.8 shows some commonly used ratios. In order to fully evaluate the financial strength of the railway or any other industry these measures of liquidity and solvency should be analyzed in conjunction with the asset distribution and capital structure of the industry.

The **operating ratio**, the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses improved to 0.94 in 1993. This ratio had been deteriorating persistently since 1988 when it was 0.87, reaching its peak in 1992 at 1.13. This peak represents the abnormal increase in restructuring charges provided for, by the two major railways.

The **current ratio**, sometimes called the working capital ratio, measures the liquidity of the railways by their ability to pay current debts from current assets. The current ratio deteriorated to 0.67 in 1993, as the liquid assets of the railways decreased while their accrued liabilities increased. The highest ratio of 0.95 was attained in 1988.

The **debt-asset ratio** is used as a measure of solvency and a measure of capital provided by creditors. The ratio of 0.43 shows that in 1993, creditors supplied 43% of the railways total finances compared to 33% in 1988.

The **debt-equity ratio**, another measure of solvency relates total liabilities to equity. This ratio deteriorated to 0.75 in 1993 from 0.49 in 1988.

Ratios financiers

Le tableau 1.8 présente quelques ratios souvent utilisés. Pour faire un examen approfondi de la situation financière des sociétés ferroviaires ou de tout autre secteur d'activité, il faut analyser ces mesures de liquidité et de solvabilité en même temps que la répartition de l'actif et la structure du capital du secteur.

Le **ratio d'exploitation**, qui est la part des recettes d'exploitation totales absorbée par les dépenses d'exploitation totales, s'est amélioré pour se fixer à 0.94 en 1993. Ce ratio se détériorait depuis 1988; il était alors établi à 0.87. Il a atteint le sommet de 1.13 en 1992. Ce sommet traduit la hausse anormale des coûts de restructuration engagés par les deux principales sociétés ferroviaires.

Le **ratio du fonds de roulement**, appelé parfois le ratio de liquidité générale, est une mesure de liquidité qui montre la capacité des sociétés ferroviaires de payer des dettes à court terme à partir de l'actif à court terme. Le ratio du fonds de roulement s'est détérioré en 1993 pour se fixer à 0.67, les liquidités des sociétés ayant régressé, et le passif ayant progressé. Le ratio a atteint son sommet en 1988 (0.95).

Le **ratio d'endettement** est une mesure de solvabilité et une mesure des capitaux fournis par les créanciers. Le ratio de 0.43 enregistré en 1993 révèle que les créanciers ont fourni 43% des fonds des sociétés ferroviaires contre 33% en 1988.

Le **ratio d'autonomie financière**, une autre mesure de solvabilité, établit le rapport entre le total du passif et le total de l'avoir. Ce ratio s'est détérioré pour passer de 0.49 en 1988 à 0.75 en 1993.

Figure 1.7

Total Length of Track Operated, 1988 - 1993

Longueur total des voies exploitées, 1988 - 1993

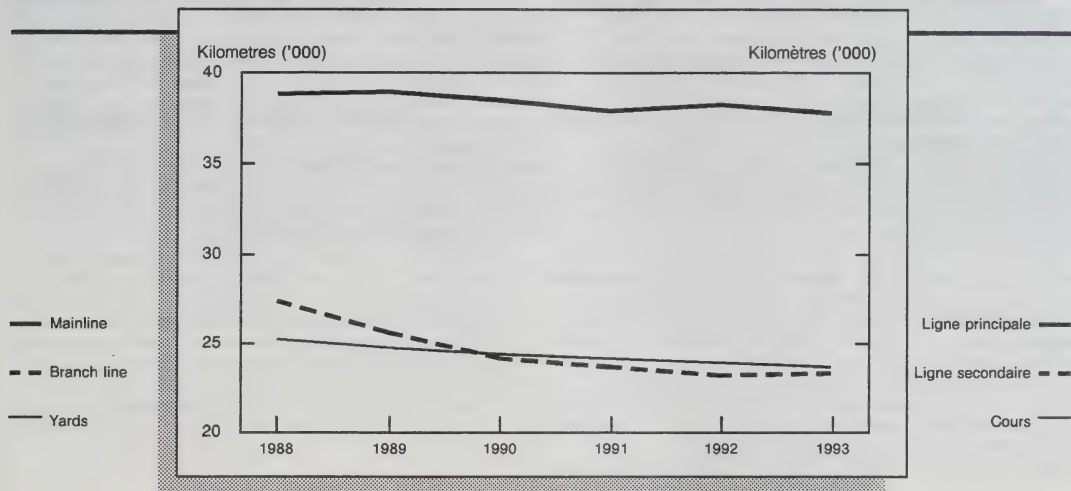


Figure 1.7

Track Operated

As railways endeavoured to rationalize their lines, the length of track operated declined steadily from 1988. The total decrease was 7.3%, to 84 648 kilometres from 91 364 in 1988 due mainly to a decline in branch lines. Mainline track decreased by 2.7%, branch lines by 14.8% and yards, sidings and industrial track by 6.4%.

Voies exploitées

Avec la rationalisation des activités, la longueur des voies exploitées n'a cessé de diminuer depuis 1988. Elle a régressé de 7.3% pour passer de 91,364 kilomètres en 1988 à 84,648 kilomètres en 1993, en raison surtout de la réduction des embranchements. La longueur des lignes principales a diminué de 2.7%, celle des embranchements, de 14.8%, et celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement, de 6.4%.

Figure 1.8

Summary of Freight Cars Inventory by Type, 1988 - 1993

Sommaire de l'inventaire des wagons selon le genre, 1988 - 1993

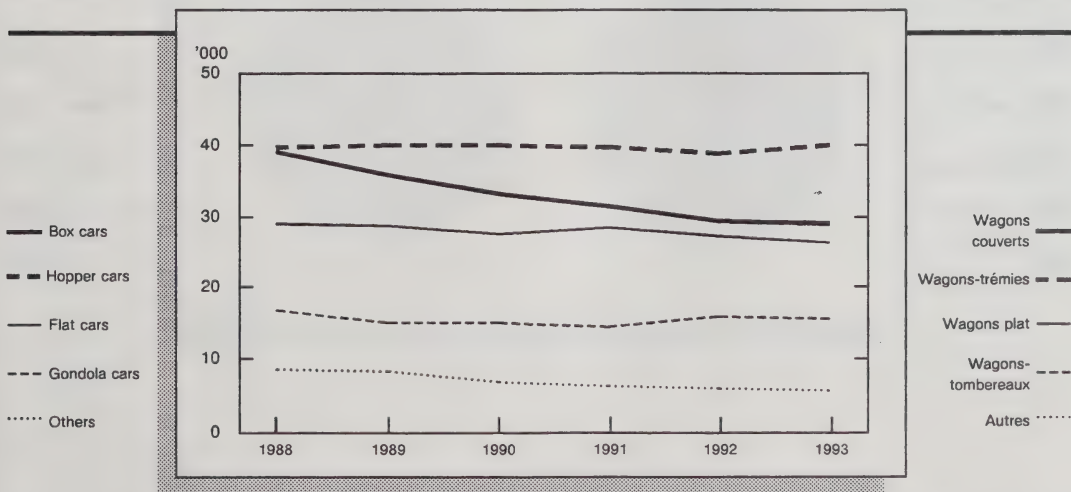


Figure 1.8

Inventory of equipment

The inventory of freight cars by type is portrayed in figure 1.8, for the period 1988-1993. The total freight car fleet (in service) decreased by 12.4% during the period 1988-1993. With shrinking tonnages, the inventory of all types of equipment decreased except for hopper cars which increased slightly (0.7%). Box cars, gondola cars, flat cars and other equipment decreased by 25.5%, 7.0%, 8.9% and 36.7%, respectively. Although intermodal activity has increased, it is a bit surprising to note that there was a decrease in the inventory of flat cars. Perhaps, it is due to double stacking.

Inventaire du matériel

La figure 1.8 présente le nombre de wagons selon le type pour la période 1988-1993. Le nombre total de wagons (en service) a fléchi de 12.4% au cours de la période à l'étude. Avec la réduction du tonnage, le nombre de wagons de tout type a régressé, sauf celui des wagons-trémies qui a progressé légèrement (0.7%). Le nombre de wagons couverts, de wagons-tombereaux, de wagons plats et d'autres types de wagons a diminué de 25.5%, 7.0%, 8.9% et 36.7% respectivement. Bien que l'activité intermodale se soit accrue, il est quelque peu surprenant de constater une réduction du nombre de wagons plats. Cela est peut-être attribuable aux wagons à deux niveaux de chargement.

Chapter 2

Financial and property accounts

Chapitre 2

Finances et comptes d'immobilisations

Operating Revenues and Expenses:

The operating revenues of Canadian railways increased by 1.2% to \$6,993 million in 1993 from \$6,910 million in 1992. Although traffic volumes improved as coal shipments partially recovered from bankruptcies and labour disruptions that affected the British Columbia coal mining industry in 1992, the operating revenues in 1993 were still below the \$7,157 million generated in 1991. Operating expenses in 1993 returned to more normal levels after two years of heavy restructuring charges to cover the costs of workforce reductions and line rationalizations by the two major railways. In 1993, operating expenses decreased (15.1%) to \$6,605 million from \$7,786 million in 1992 and \$6,849 million in 1991.

Recettes et dépenses d'exploitation:

Les recettes d'exploitation des sociétés ferroviaires canadiennes ont augmenté de 1.2% pour passer de \$6,910 millions en 1992 à \$6,993 millions en 1993. Bien que le trafic ait progressé à la suite de la reprise partielle des livraisons de charbon qui a suivi les faillites et les conflits de travail qui ont touché le secteur des mines de charbon de la Colombie-Britannique en 1992, les recettes d'exploitation pour 1993 sont demeurées inférieures aux recettes de \$7,157 millions générées en 1991. En 1993, les dépenses d'exploitation sont revenues à des niveaux plus normaux, les deux années précédentes ayant été marquées par d'importantes dépenses de restructuration afin de couvrir les coûts associés à la réduction de l'effectif et à la rationalisation des services sur certaines voies entreprises par les deux principales sociétés ferroviaires. Les dépenses d'exploitation ont régressé (15.1%) pour passer de \$6,849 millions en 1991 et de \$7,786 millions en 1992 à \$6,605 millions en 1993.

Figure 2.1

Distribution of Operating Revenues by Major Sources, 1992 and 1993

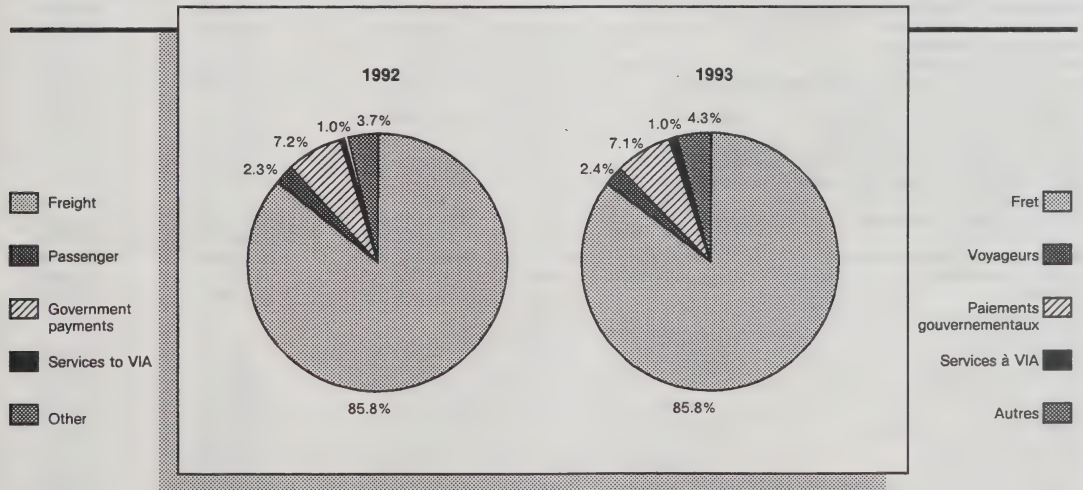


Figure 2.1

Répartition des recettes d'exploitation, selon les principales sources, 1992 et 1993

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1993

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
		\$'000	
Revenues			
Freight revenues	3,157,310	2,267,538	–
Passenger revenues	2,990	1,088	152,031
Miscellaneous rail revenues	93,566	168,092	4,454
Revenues from services for VIA	58,871	6,603	–
Government payments	104,157	33,700	323,570
Total operating revenues (rail)	3,416,894	2,477,021	480,055
Expenses			
Way and structures:			
Administration	89,328	61,199	–
Track and roadway – Maintenance	266,313	206,503	–
Track and roadway – Depreciation	110,216	64,794	–
Building – Maintenance	39,585	16,395	10,684
Building – Depreciation	25,277	12,575	12,113
Leasehold improvements – Amortization	319	1,143	6,364
Signals, communications and power – Maintenance	49,874	39,338	–
Signals, communications and power – Depreciation	34,024	11,186	–
Terminals and fuel stations – Maintenance	3,554	1,196	107
Terminals and fuel stations – Depreciation	3,087	2,571	–
Miscellaneous way and structures expenses	57,590	28,098	158
Special depreciation	(7,586)	(4,155)	–
Sub-total	671,581	440,843	29,426
Equipment:			
Administration	30,912	30,143	18,443
Locomotives – Maintenance and servicing	158,707	124,928	17,248
Locomotives – Depreciation	28,116	25,387	9,476
Freight cars – Maintenance	193,224	138,537	–
Freight cars – Depreciation	21,780	22,362	–
Passenger cars – Maintenance and servicing	2,332	1,359	71,664
Passenger cars – Depreciation	10	–	13,517
Intermodal equipment – Maintenance	26,271	12,627	–
Intermodal equipment – Depreciation	4,757	3,463	–
Work equipment and roadway machines – Maintenance	35,505	34,343	–
Work equipment and roadway machines – Depreciation	8,138	11,463	–
Other equipment – Maintenance	316	–	–
Other equipment – Depreciation	9,406	7,521	2,616
Equipment rents (net)	179,472	110,711	(608)
Miscellaneous equipment expenses	28,463	19,464	631
Special Depreciation	(1,513)	(10,351)	3,069
Sub-total	725,896	531,957	136,056
Rail operation:			
Administration	55,552	67,755	24,396
Train related expenses	475,290	394,197	109,185
Yard related expenses	165,761	159,060	2,693
Train control	28,727	13,579	614
Station and terminal operation	103,018	72,523	24,034
Other rail operations	29,742	17,682	2,585
Other transport modes	91,256	53,282	435
Equipment cleaning and specialized servicing	13,635	9,318	4,284
Casualties and claims	36,404	16,277	41
Miscellaneous operating expenses	108,353	4,575	3,021
Sub-total	1,107,738	808,248	171,288

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1993

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
	\$'000		
			Recettes
5,424,848	534,944	5,959,792	Recettes tirées du transport des marchandises
156,109	12,483	168,592	Recettes tirées du transport des voyageurs
266,112	33,061	299,173	Recettes diverses (chemins de fer)
65,474	-	65,474	Recettes tirées des services, VIA
461,427	38,369	499,796	Paielements gouvernementaux
6,373,970	618,858	6,992,828	Total des recettes
			Depenses
			Voies et ouvrages:
150,527	15,439	165,966	Administration
472,816	53,275	526,091	Voies et chemins de roulement – Entretien
175,010	30,177	205,187	Voies et chemins de roulement – Amortissement
66,664	8,030	74,694	Immeubles – Entretien
49,965	6,595	56,560	Immeubles – Amortissement
7,826	-	7,826	Améliorations locatives – Amortissement
89,212	6,366	95,578	Signaux, communications et énergie – Entretien
45,210	2,969	48,179	Signaux, communications et énergie – Amortiss
4,857	233	5,090	Terminaux et postes de carburants – Entretien
5,658	48	5,706	Terminaux et postes de carburants – Amortisse
85,846	11,817	97,663	Autres dépenses – voies et ouvrages
(11,741)	1,263	(10,478)	Amortissement special
1,141,850	136,212	1,278,062	Total partiel
			Equipement:
79,498	19,044	98,542	Administration
300,883	26,879	327,762	Locomotives – Entretien et réparation
62,979	3,921	66,900	Locomotives – Amortissement
331,761	27,881	359,642	Wagons – Entretien
44,142	4,008	48,150	Wagons – Depreciation
75,355	4,471	79,826	Voitures – Entretien et réparations
13,527	589	14,116	Voitures – Amortissement
38,898	(416)	38,482	Equipement intermodal – Entretien
8,220	364	8,584	Equipement intermodal – Amortissement
69,848	11,162	81,010	Matériel de travaux et machinerie pour chemin
19,601	2,336	21,937	Matériel de travaux et machinerie pour chemin Amortissement
316	-	316	Autres équipements – Entretien
19,543	893	20,436	Autres équipements – Amortissement
289,575	14,461	304,036	Locations de matériel
48,558	10,919	59,477	Autres dépenses de matériel
(8,795)	4,508	(4,287)	Amortissement spécial
1,393,909	131,019	1,524,928	Total partiel
			Exploitation ferroviaire:
147,703	17,314	165,017	Administration
978,672	85,809	1,064,481	Dépenses – chemins de fer
327,514	32,818	360,332	Dépenses – triage
42,920	5,138	48,058	Contrôle – chemins de fer
199,575	16,530	216,105	Opérations – gares et terminaux
50,009	5,633	55,642	Autre exploitation ferroviaire
144,973	4,093	149,066	Autres modes de transport
27,237	1,265	28,502	Nettoyage de l'équipement et réparations spéc
52,722	3,044	55,766	Accidents et réclamations
115,949	10,482	126,431	Autres dépenses d'exploitation
2,087,274	182,128	2,269,402	Total partiel

Table 2.1

Operating and Income Accounts, 1993 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
			\$'000
General:			
Administration	303,230	216,873	93,220
Employee benefits	295,443	137,832	56,741
Taxes – other than on income	125,984	94,428	11,392
Other general expenses	58,063	12,121	41,879
Sub-total	782,720	461,254	203,232
Total expenses (rail)	3,287,935	2,242,302	540,002
Rail Operating Income (net)	128,959	234,719	(59,947)
Other income and charges	(185,518)	(82,381)	14,132
Net non rail revenue	370	5,260	-
Income before income taxes and extraordinary items	(56,189)	157,598	(45,815)
Income taxes	10,998	80,507	1,713
Net income before extraordinary items	(67,187)	77,091	(47,528)
Extraordinary items	-	-	-
Net income for the year	(67,187)	77,091	(47,528)

Operating Revenues by Source

In 1993, 85.2% of the operating revenues were generated from the transportation of freight. These amounted to \$5,960 million, a marginal increase of 0.5% from \$5,930 million generated in 1992.

Passenger transportation revenues and government payments increased by 6.3% and 0.3%, respectively. Miscellaneous revenues such as revenues from switching also increased by 17.4% while those from services to VIA decreased by 3.0%.

Operating Revenues by Carrier

In 1993, CN accounted for 48.9%, CP for 35.4%, VIA for 6.9% and other railways for the remaining 8.8% of the total operating revenues. As coal shipments partially recovered from the disturbances in the British Columbia coal industry, CP gained much of its lost market share. The share of CN and Class II and III railways decreased by 0.9% and 0.7% respectively. The share of VIA remained the same as in 1992, at 6.9%.

Recettes d'exploitation selon la source

En 1993, le transport de marchandises a représenté 85.2% des recettes d'exploitation, soit \$5,960 millions, une légère hausse de 0.5% par rapport à 1992 (\$5,930 millions).

Les recettes tirées du transport de voyageurs et des paiements gouvernementaux se sont accrues de 6.3% et de 0.3% respectivement. Les recettes diverses comme celles provenant du triage ont également progressé, soit de 17.4%, tandis que celles tirées des services offerts à VIA Rail ont diminué de 3.0%.

Recettes d'exploitation selon le transporteur

En 1993, le CN a représenté 48.9% des recettes d'exploitation totales, le CP, 35.4%, VIA Rail, 6.9%, et les autres sociétés ferroviaires, 8.8%. Les livraisons de charbon s'étant en partie accrues après les bouleversements qui ont touché les mines de charbon de la Colombie-Britannique, le CP a presque repris la totalité de la part du marché qu'il avait perdue. Les parts du CN et des transporteurs des catégories II et III ont régressé de 0.9% et de 0.7% respectivement. La part de VIA Rail est demeurée la même qu'en 1992, soit 6.9%.

Tableau 2.1

Compte d'exploitation et de revenu, 1993 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
613,323	49,529	662,852	Frais généraux:
490,016	10,491	500,507	Administration
231,804	7,806	239,610	Avantages sociaux accordés aux employés
112,063	17,520	129,583	Impôts – sauf impôts sur le revenu
1,447,206	85,346	1,532,552	Autres frais généraux
			Total partiel
6,070,239	534,705	6,604,944	Total des dépenses des chemin de fer
303,731	84,153	387,884	Revenu net d'exploitation (ferroviaire)
(253,767)	(87,931)	(341,698)	Autres revenus et charges
5,630	-	5,630	Autres recettes nettes
55,594	(3,778)	51,816	Revenu avant impôt et postes extraordinaires
93,218	23,172	116,390	Impôts sur le revenu
(37,624)	(26,950)	(64,574)	Bénéfice net avant postes extraordinaires
-	(7,863)	(7,863)	Postes extraordinaires
(37,624)	(34,813)	(72,437)	Revenu net pour l'année

Canadian National

There was a marginal increase in operating revenues for CN in 1991, since then these revenues have been dropping every year. The operating revenues of \$3,417 million in 1993 were down \$23 million from 1992 and \$52 million from 1991. Revenues were below the 1992 level mainly because of reductions in revenues from coal, sulphur, potash and grain.

Freight transportation accounted for 92.4% of CN's operating revenues, the remaining 7.6% were: miscellaneous revenues (2.7%), government payments (3.1%), revenues for services to VIA (1.7%), and passenger revenues (0.1%).

Overall, CN accounted for 53.0% of freight revenues, 1.8% of passenger revenues, 31.3% of miscellaneous revenues, 89.9% of the revenues received from services to VIA, and 20.8% of government payments.

Canadian Pacific

Although CP's operating revenues of \$2,477 million were up 6.0% compared to \$2,338 million in 1992, they were still lower by \$72 million compared to 1991. The increase in revenues in 1993 were the result of an increase in the shipments of coal as stated above. There was also an increase in intermodal activity.

Le Canadien National

En 1991, on a observé une faible hausse des recettes d'exploitation du CN. Depuis, les recettes n'ont cessé de diminuer chaque année. Les recettes d'exploitation se sont chiffrées à \$3,417 millions en 1993, soit un recul de \$23 millions par rapport à 1992 et de \$52 millions par rapport à 1991. Les recettes étaient inférieures au niveau de 1992 en raison surtout de la baisse des recettes tirées du charbon, du soufre, de la potasse et des céréales.

Les recettes du transport de marchandises ont représenté 92.4% des recettes d'exploitation du CN. Le reste des recettes, soit 7.6% est réparti comme suit : 2.7% en recettes diverses, 3.1% en paiements gouvernementaux, 1.7% en recettes tirées des services offerts à VIA Rail, et 0.1% en recettes tirées du transport de voyageurs.

Dans l'ensemble, le CN a figuré pour 53.0% des recettes du transport de marchandises, 1.8% des recettes du transport de voyageurs, 31.3% des recettes diverses, 89.9% des recettes tirées des services offerts à VIA Rail et 20.8% des paiements gouvernementaux.

Le Canadien Pacifique

Bien que les recettes d'exploitation du CP établies à \$2,477 millions étaient de 6.0% supérieures à celles de 1992 (\$2,338 millions), elles sont demeurées inférieures de \$72 millions par rapport à 1991. La hausse des recettes observée en 1993 était attribuable à l'accroissement des livraisons de charbon comme nous l'avons déjà mentionné. On a également observé une croissance du niveau d'activité intermodale.

The breakdown of CP's total operating revenues of \$2,477 million in 1993 was: freight revenues 91.5%, miscellaneous rail revenues 6.8%, government payments 1.4% and 0.3% revenues from services to VIA and passenger revenues.

In terms of overall share, CP generated 38.0% of the total freight revenues, 56.2% of total miscellaneous rail revenues, 10.1% of total revenues from services to VIA, 6.7% of total government payments.

VIA Rail

The total operating revenues of VIA increased 6.9% from \$476 million in 1992 to \$480 million in 1993. This was the third consecutive year of growth in these revenues (2.4% in 1991 and 2.9% in 1992) after its services were reduced drastically in 1990. Despite the slow market and stiff competition in 1993 from air carriers, VIA's passenger revenues increased by 7.5% to \$152 million.

VIA earned 90.2% of total passenger revenues, received 64.7% of total government payments and generated 1.5% of all miscellaneous rail revenues. Government subsidies paid out to VIA declined by 2.3%.

Class II and III Carriers

While the situation of CP improved in 1993 and that of CN remained flat, that of Class II and III carriers deteriorated as their revenues decreased by 5.5% from \$655 million in 1992 to \$619 million in 1993.

La ventilation des recettes d'exploitation totales du CP de \$2,477 millions en 1993 est la suivante : 91.5% en recettes du transport de marchandises, 6.8% en recettes diverses, 1.4% en paiements gouvernementaux et 0.3% en recettes tirées des services offerts à VIA Rail et en recettes du transport de voyageurs.

Quant à la part globale des transporteurs, le CP a généré 38.0% des recettes totales du transport de marchandises, 56.2% des recettes diverses, 10.1% des recettes totales tirées des services offerts à VIA Rail et 6.7% des paiements gouvernementaux.

VIA Rail

Les recettes d'exploitation totales de VIA Rail se sont accrues de 6.9% pour passer de \$476 millions en 1992 à \$480 millions en 1993. Il s'agit d'une troisième hausse annuelle consécutive à ce titre (2.4% en 1991 et 2.9% en 1992), les services ayant été considérablement réduits en 1990. Malgré le ralentissement du marché et la forte concurrence de la part des transporteurs aériens en 1993, VIA Rail a enregistré un gain de 7.5% quant aux recettes du transport de voyageurs qui sont passées à \$152 millions.

VIA Rail a figuré pour 90.2% des recettes totales du transport de voyageurs, 64.7% des paiements gouvernementaux et 1.5% des recettes diverses. Les subventions accordées à VIA Rail par l'État ont diminué de 2.3%.

Transporteurs des catégories II et III

Bien que la situation du CP se soit améliorée en 1993 et que celle du CN soit demeurée stagnante, celle des transporteurs des catégories II et III s'est détériorée. En effet, les recettes ont diminué de 5.5%, passant ainsi de \$655 millions en 1992 à \$619 millions en 1993.

Figure 2.2

Operating Expenses by Carrier, 1992 and 1993

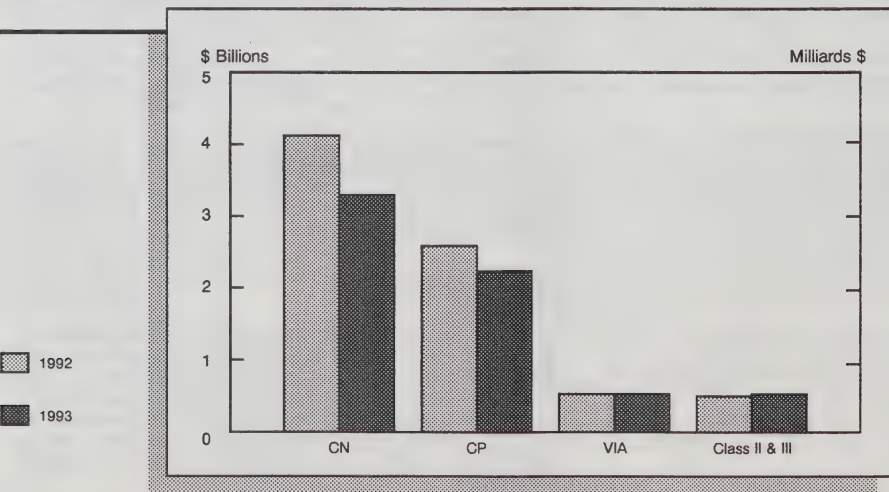


Figure 2.2

Frais d'exploitation selon le transporteur, 1992 et 1993

Class II and III railways accounted for 9.0% of freight revenues, 7.4% of passenger revenues and 7.7% of government payments. Class II and III railways in aggregate represented 11.0% of miscellaneous revenues.

Operating Expenses by Source

Operating expenses are broken into four main categories: ways and structures; equipment; rail operations; and general expenses.

Ways and Structures

These expenses remained about the same as in 1992 at \$1,278 million. However, their share in the total increased from 16.4% in 1992 to 19.3% in 1993.

Equipment

The share of equipment expenses in total operating expenses, also increased from 19.9% in 1992 to 23.1% in 1993.

Les transporteurs de la catégorie II et III ont figuré pour 9.0% des recettes du transport de marchandises, 7.4% des recettes du transport de voyageurs et 7.7% des paiements gouvernementaux. Dans l'ensemble, les transporteurs des catégories II et III ont représenté 11.0% des recettes diverses.

Dépenses d'exploitation selon la source

Les dépenses d'exploitation sont réparties en quatre catégories principales : les voies et les ouvrages, le matériel, l'exploitation ferroviaire et les frais généraux.

Voies et ouvrages

Les dépenses à ce titre sont demeurées à peu près les mêmes qu'en 1992 à \$1,278 millions. Cependant, la part de ces dépenses par rapport aux dépenses totales a progressé pour passer de 16.4% en 1992 à 19.3% en 1993.

Matériel

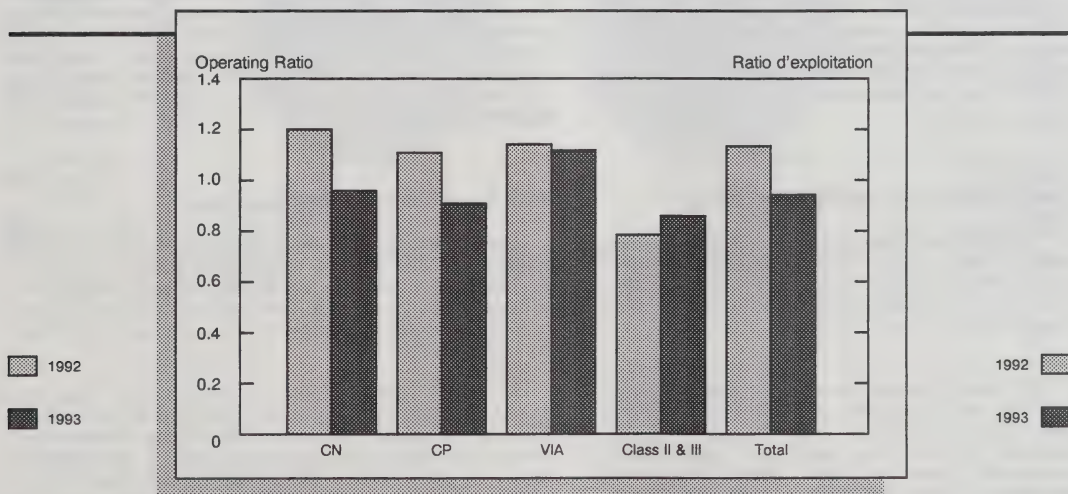
La part du matériel quant aux dépenses d'exploitation totales s'est accrue pour passer de 19.9% en 1992 à 23.1% en 1993.

Figure 2.3

Operating Ratio by Carrier, 1992 and 1993

Figure 2.3

Ratio d'exploitation selon le transporteur, 1992 et 1993



Rail Operations

Generally, rail operations account for the highest proportion of operating expenses. In 1993, this proportion was 34.3%. These expenses, however, decreased by 1.2% compared to 1992.

General Expenses

General expenses in 1993, at \$1,532 million returned to more normal levels representing 23.2% of total operating expenses. In 1991 and 1992, the two major railways had charged their non-recurring expenses related to the restructuring of their operations to general expenses, with the result that these expenses had jumped 16.6% in 1991 and 50.5% in 1992.

Operating Ratio by Carrier

The operating ratio depicts the proportion of operating revenues used up by the operating expenses. With the two large railways showing a special charge in 1992 this ratio was very high at 1.13. The downsizing initiatives have also kept the operating expenses in check in 1993, the operating ratio therefore, improved to 0.94. This ratio for CN was 0.96 (1.20 in 1992), CP: 0.90 (1.11 in 1992), VIA: 1.12 (1.14 in 1992) and Class II and III railways: 0.86 (0.78 in 1992). The operating ratios of Class I carriers improved while that of other railways deteriorated as they experienced lower revenues and higher expenses. The poor performance was due to factors such as a strike, a lockout, decreases of passenger subsidies and non-recurring special charges.

Balance Sheet and Property Accounts

Total assets decreased by 1.4% from \$13.6 billion in 1992 to \$13.4 billion in 1993. CN accounted for \$6.6 billion or 48.9% of the total, CP for \$4.5 billion or 33.4%, VIA for \$0.8 billion or 6.1% and all other railways for \$1.6 billion or 11.6%.

The value of property accounts for land, ways and structures, and equipment at the end of 1993 was \$18.9 billion, excluding miscellaneous property accounts. The net book value, after accumulated depreciation, stood at \$11.3 billion. Ways and structures accounted for 72.3%, equipment for 26.1% and land for 1.6% of the total value.

Exploitation ferroviaire

Le poste de l'exploitation ferroviaire représente habituellement la part la plus élevée des dépenses d'exploitation. En 1993, cette part a été établie à 34.3%, soit une diminution de 1.2% par rapport à 1992.

Frais généraux

En 1993, les frais généraux, établis à \$1,532 millions, sont retournés à des niveaux plus normaux pour représenter 23.2% des dépenses d'exploitation totales. En 1991 et en 1992, les deux principales sociétés ferroviaires avaient imputé aux frais généraux leurs dépenses exceptionnelles associées à la restructuration de leurs opérations. Aussi ce poste avait-il progressé de 16.6% en 1991 et de 50.5% en 1992.

Ratio d'exploitation selon le transporteur

Le ratio d'exploitation correspond à la part des recettes d'exploitation absorbées par les dépenses d'exploitation. Les deux principales sociétés ferroviaires ayant affiché des dépenses extraordinaires en 1992, le ratio a atteint le niveau élevé de 1.13. Les efforts de réduction ont également influé sur les dépenses d'exploitation en 1993, aussi le ratio s'est-il amélioré pour tomber à 0.94. Le ratio s'établissait à 0.96 pour le CN (1.20 en 1992), 0.90 pour le CP (1.11 en 1992), 1.12 pour VIA Rail (1.14 en 1992) et 0.86 pour les transporteurs des catégories I et II (0.78 en 1992). Les ratios d'exploitation des transporteurs de la catégorie I se sont améliorés tandis que ceux d'autres transporteurs se sont détériorés avec la baisse des recettes et la hausse des dépenses. Cette piètre performance était attribuable à certains facteurs : grève, lock-out, réduction des subventions au transport de voyageurs et dépenses extraordinaires.

Bilan et comptes d'immobilisations

L'actif total a chuté de 1.4%, passant ainsi de \$13.6 milliards en 1992 à \$13.4 milliards en 1993. Le CN en a représenté \$6.6 milliards (ou 48.9% du total), le CP, \$4.5 milliards (ou 33.4% du total), VIA Rail, \$0.8 milliard (ou 6.1% du total) et les autres transporteurs ferroviaires, \$1.6 milliard (ou 11.6% du total).

La valeur des comptes d'immobilisations pour les terrains, les voies et les ouvrages, et le matériel s'est chiffrée à \$18.9 milliards en 1993, les immobilisations diverses étant exclues. La valeur comptable nette, après l'amortissement cumulé, a été établie à \$11.3 milliards. Les voies et les ouvrages ont figuré pour 72.3% de la valeur totale, le matériel, pour 26.1%, et les terrains, pour 1.6%.

Figure 2.4 depicts the breakdown of the \$13.6 billion in property accounts for ways and structures and the \$4.9 billion in equipment registered at the end of 1993. Track and roadway accounted for 77.4% of the total value of ways and structures while rolling stock represented 74.9% of the value of the equipment.

CN accounted for 50.4% of track and roadway, CP for 33.4% and Class II and III railways for 16.2%.

CN represented 45.6% of the total value of the industry's rolling stock, CP for 34.4%, VIA for 14.5% and other railways the remaining 5.5%.

La figure 2.4 fournit la ventilation du poste des voies et des ouvrages (\$13.6 milliards) et du poste du matériel (\$4.9 milliards) à la fin de 1993. Les voies et les chemins de roulement ont représenté 77.4% de la valeur totale des voies et des ouvrages, tandis que le matériel roulant a représenté 74.9% de la valeur du matériel.

Le CN a compté pour 50.4% du poste des voies et des chemins de roulement, le CP, pour 33.4%, et les transporteurs des catégories I et II, pour 16.2%.

Le CN a représenté 45.6% de la valeur totale du matériel roulant du secteur, le CP, 34.4%, VIA Rail, 14.5%, et les autres transporteurs ferroviaires, 5.5%.

Figure 2.4

Property Accounts by Major Categories, 1993

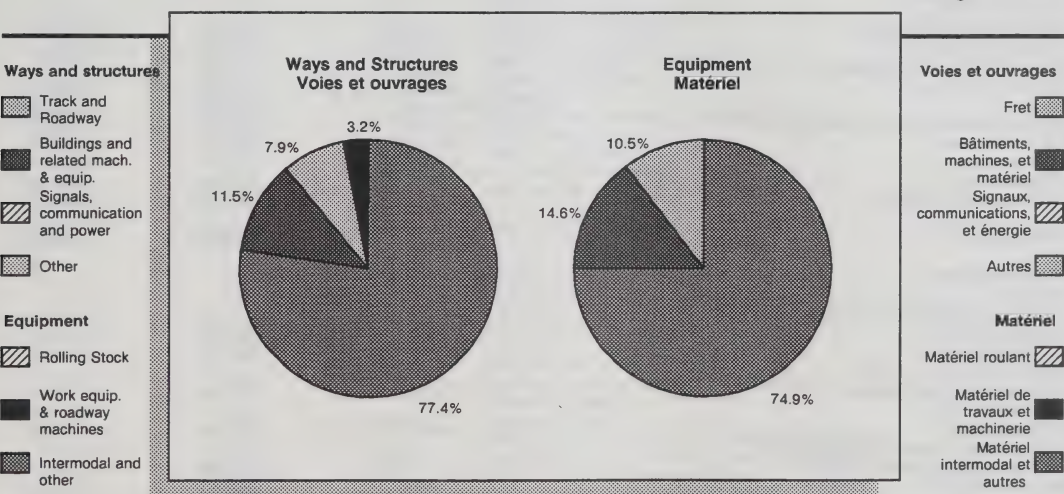


Figure 2.4

Compte d'immobilisation selon les principales catégories, 1993

Table 2.2

Balance Sheet, 1993

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
	\$'000		
Current assets			
Cash	-	-	4,094
Temporary Investments	-	-	17,423
Accounts receivable, trade	438,744	112,885	3,870
Other accounts receivable	115,572	79,013	76,764
Sub-total	554,316	191,898	80,634
Allowance for doubtful accounts (Cr.)	31,393	13,994	585
Material and supplies	180,727	131,935	20,394
Prepaid expenses	1,511	1,259	1,271
Other current assets	23,594	88,856	914
Total current assets	728,755	399,954	124,145
Non-current assets			
Segregated assets	-	-	-
Long-term accounts receivable	10,070	35,004	16,485
Long-term investments	45,000	6,795	2,001
Long-term intercorporate investments	34,213	74,403	-
Construction in progress	103,241	6,733	29,658
Property	9,415,122	6,160,272	1,013,201
Accumulated depreciation – property (Cr.)	3,815,679	2,308,259	380,017
Deferred Charges	21,438	107,873	3,404
Intangible assets	19,754	1,181	-
Retired property	-	(286)	3,813
Total non-current assets	5,833,159	4,083,716	688,545
Total Assets	6,561,914	4,483,670	812,690
Current liabilities			
Bank loans	-	-	-
Loans from Government of Canada	-	-	-
Accounts payable	153,189	178,942	8,882
Accrued liabilities	859,946	192,455	88,422
Notes and other loans payable	-	-	-
Income and other taxes payable	70,496	27,754	5,630
Dividends payable	-	-	-
Deferred revenue	34,326	91,710	5,350
Long-term debt maturing within 12 months	-	-	-
Lease obligations due within one year	-	6,234	-
Other current liabilities	2,660	96,061	72
Total current liabilities	1,120,617	593,156	108,356
Non-current liabilities			
Deferred liabilities	817,128	415,298	55,161
Deferred income taxes (non-current)	-	623,224	-
Long-term debt	-	-	-
Lease obligations	-	22,430	-
Other deferred credits – long term	-	74,039	505
Minority shareholders' interest in subsidiary companies	-	-	-
Donations and grants	368,390	269,266	-
Investment tax credits	10,633	69,727	7,798
Total non-current liabilities	1,196,151	1,473,984	63,464
Shareholders' equity			
Share capital	-	-	9,300
Contributed surplus	188,887	153,693	707,426
Retained earnings	(333,102)	-	(75,856)
Net investment in rail assets	4,389,361	2,262,837	-
Total shareholders' equity	4,245,146	2,416,530	640,870
Total liabilities and shareholders' equity	6,561,914	4,483,670	812,690

Tableau 2.2

Bilan, 1993

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
\$'000			
			Disponibilités
4,094	(1,469)	2,625	Encaisse
17,423	15,378	32,801	Placements temporaires
555,499	55,447	610,946	Comptes à recevoir, commerce
271,349	29,458	300,807	Autres comptes à recevoir
826,848	84,905	911,753	Total partiel
45,972	5,114	51,086	Allocation pour créances douteuses (cr.)
333,056	35,731	368,787	Matériaux et approvisionnements
4,041	5,522	9,563	Frais payés d'avances
113,364	3,575	116,939	Autres disponibilités
1,252,854	138,528	1,391,382	Total – disponibilités
			Actif non exigible à court terme
–	90	90	Actifs réservés
61,559	1,609	63,168	Comptes à recevoir à long terme
53,796	10,054	63,850	Placements à long terme
108,616	31	108,647	Placements à long terme intersociétés
139,632	19,128	158,760	Construction en cours
16,588,595	2,070,876	18,659,471	Immeubles
6,503,955	720,611	7,224,566	Amortissement accumulé – Immeubles (cr.)
132,715	21,562	154,277	Frais différés
20,935	12,449	33,384	Valeurs impondérables
3,527	213	3,740	Immeubles hors de service
10,605,420	1,415,401	12,020,821	Total actif non exigible à court terme
11,858,274	1,553,929	13,412,203	Total actifs
			Passif exigible à court terme
–	4,673	4,673	Emprunts bancaires
–	–	–	Emprunts du gouvernement du Canada
341,013	102,400	443,413	Comptes à payer
1,140,823	36,424	1,177,247	Frais courus
–	–	–	Effets et autres emprunts à payer
103,880	4,509	108,389	Impôts sur le revenu et autres impôts à payer
–	–	–	Dividendes à payer
131,386	2,496	133,882	Revenus différés
–	1,777	1,777	Dettes à long terme venant à échéance dans les 12 mois
6,234	2,807	9,041	Contrats de location échéant au cours de l'année
98,793	85,215	184,008	Autres passifs exigibles à court terme
1,822,129	240,301	2,062,430	Total – Passif exigible à court terme
			Passif non exigible à court terme
1,287,587	35,686	1,323,273	Passif différé
623,224	2,651	625,875	Impôts sur le revenu différés (non exigibles à court terme)
–	721,162	721,162	Dettes à long terme
22,430	26,342	48,772	Termes de bail
74,544	165,935	240,479	Autres crédits différés – à long terme
–	–	–	Intérêts à des actionnaires minoritaires de filiales
637,656	4,855	642,511	Dons de charité et contributions
88,158	–	88,158	Crédits d'impôt à l'investissement
2,733,599	956,631	3,690,230	Total – Passif non exigible à court terme
			Avoirs des actionnaires
9,300	275,246	284,546	Capital – Actions
1,050,006	98,331	1,148,337	Surplus d'apport
(408,958)	(54,253)	(463,211)	Bénéfices non répartis
6,652,198	37,673	6,689,871	Placements nets dans des actifs ferroviaires
7,302,546	356,997	7,659,543	Total – Avoirs des actionnaires
11,858,274	1,553,929	13,412,203	Total passif et avoirs des actionnaires

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1993

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
Land:			
Balance at beginning of year	115,491	122,363	2,929
Balance at end of year	116,981	122,142	4,486
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...
Ways and Structures:			
Track and roadway			
Balance at beginning of year	5,297,671	3,494,231	-
Balance at end of year	5,328,823	3,529,422	-
Accumulated Depreciation	1,791,491	1,104,396	-
Net book value	3,537,332	2,425,027	-
Buildings and related machinery and equipment			
Balance at beginning of year	733,402	380,558	235,275
Balance at end of year	743,553	385,462	242,472
Accumulated Depreciation	362,860	134,815	92,320
Net book value	380,693	250,646	150,152
Leasehold improvements			
Balance at beginning of year	4,996	11,431	137,592
Balance at end of year	4,996	12,119	140,138
Accumulated Depreciation	2,678	8,562	64,157
Net book value	2,317	3,557	75,981
Signals, communications and power			
Balance at beginning of year	709,112	277,903	-
Balance at end of year	715,390	281,774	-
Accumulated Depreciation	389,642	131,984	-
Net book value	325,748	149,790	-
Terminals and fuel stations			
Balance at beginning of year	142,020	128,714	-
Balance at end of year	147,564	130,099	-
Accumulated Depreciation	28,772	33,063	-
Net book value	118,793	97,036	-
Total, Ways and Structures			
Balance at beginning of year	6,745,323	4,292,835	372,867
Balance at end of year	6,940,326	4,338,876	382,610
Accumulated Depreciation	2,575,443	1,412,819	156,477
Net book value	4,364,883	2,926,057	226,134
Equipment: Rolling stock - revenue service			
Balance at beginning of year	1,619,285	1,303,013	523,574
Balance at end of year	1,684,562	1,271,045	537,025
Accumulated Depreciation	798,135	670,376	204,422
Net book value	886,427	600,669	332,603
Intermodal equipment			
Balance at beginning of year	120,378	67,491	-
Balance at end of year	137,994	68,794	-
Accumulated Depreciation	82,912	42,784	-
Net book value	55,082	26,009	-
Work equipment and roadway machines			
Balance at beginning of year	381,323	286,780	-
Balance at end of year	383,079	280,386	-
Accumulated Depreciation	291,809	123,407	-
Net book value	91,270	156,980	-
Other Equipment			
Balance at beginning of year	120,662	61,597	88,452
Balance at end of year	116,909	87,099	89,081
Accumulated Depreciation	67,381	32,144	19,118
Net book value	49,528	54,954	69,962

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1993

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
240,783	57,763	298,546	Terrains:
243,608	62,119	305,728	Solde en début d'année
...	...	...	Solde en fin d'année
...	...	...	Amortissement accumulé
...	...	...	Valeur comptable, nette
8,791,902	1,683,339	10,475,241	Voies et ouvrages:
8,858,245	1,706,473	10,564,718	Voies et chemains de roulement
2,895,886	536,438	3,432,324	Solde en début d'année
5,962,359	1,170,035	7,132,394	Solde en fin d'année
			Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
1,349,235	203,187	1,552,422	Batiments, machines et matériel
1,371,487	195,351	1,566,837	Solde en début d'année
589,995	64,987	654,983	Solde en fin d'année
781,491	130,363	911,854	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
154,019	--	154,019	Améliorations locatives
157,253	--	157,253	Solde en début d'année
75,397	--	75,397	Solde en fin d'année
81,856	--	81,856	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
987,015	108,447	1,095,462	Signaux, communications et énergie
997,164	81,232	1,078,396	Solde en début d'année
521,626	37,701	559,327	Solde en fin d'année
475,539	43,531	519,070	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
270,734	7,703	278,436	Terminaux et postes de carburants
277,663	7,631	285,294	Solde en début d'année
61,834	4,794	66,628	Solde en fin d'année
215,829	2,837	218,666	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
11,411,025	2,002,676	13,413,701	Total, Voies et Chemins de Roulement
11,661,813	1,990,687	13,652,499	Solde en début d'année
4,144,739	643,920	4,788,659	Solde en fin d'année
7,517,074	1,346,766	8,863,840	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
3,445,871	441,209	3,887,080	Equipment: Matériel roulant – service payant
3,492,632	204,723	3,697,355	Solde en début d'année
1,672,933	115,887	1,788,820	Solde en fin d'année
1,819,699	88,836	1,908,535	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
187,869	23,743	211,612	Equipment intermodal
206,788	5,929	212,717	Solde en début d'année
125,696	(8,739)	116,957	Solde en fin d'année
81,092	14,668	95,760	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
668,103	72,781	740,884	Détail Matériel de travaux et machinerie pour chemin
663,465	60,331	723,796	Solde en début d'année
415,216	38,795	454,010	Solde en fin d'année
248,250	21,536	269,785	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette
270,711	7,374	278,085	Autres équipements
293,088	8,389	301,476	Solde en début d'année
118,643	4,483	123,127	Solde en fin d'année
174,444	3,906	178,350	Amortissement accumulé
			Valeur comptable, nette

Table 2.3

Summary of Property Accounts, Assets and Accumulated Depreciation, 1993 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail
	Canadien National	Canadien Pacifique	
Total, Equipment			
Balance at beginning of year	2,241,647	1,718,881	612,026
Balance at end of year	2,322,544	1,707,324	626,105
Accumulated Depreciation	1,240,237	868,711	223,541
Net book value	1,082,307	783,713	402,565
Total			
Balance at beginning of year	8,987,086	6,134,079	987,821
Balance at end of year	9,379,850	6,168,343	1,013,201
Accumulated Depreciation	3,815,679	2,281,531	380,017
Net book value	5,447,190	3,709,771	628,698
Miscellaneous Property Accounts			
Balance at beginning of year	30,295	68,872	-
Balance at end of year	35,272	67,349	-
Accumulated Depreciation	...	...	...
Net book value	...	...	...

Tableau 2.3

Annexe sommaire des comptes d'immobilisations, actifs et amortissement accumulé, 1993 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
			Total, Equipment
4,572,554	545,106	5,117,661	Solde en début d'année
4,655,973	279,371	4,935,345	Solde en fin d'année
2,332,489	150,426	2,482,915	Amortissement accumulé
2,268,585	128,945	2,397,531	Valeur comptable, nette
			Total
16,108,987	2,605,545	18,714,532	Solde en début d'année
16,561,394	2,332,177	18,893,571	Solde en fin d'année
6,477,227	794,346	7,271,574	Amortissement accumulé
9,785,659	1,475,712	11,261,371	Valeur comptable, nette
			Compte d'immobilisations
99,167	4,031	103,198	Solde en debut d'annee
102,621	3,360	105,981	Solde en fin d'annee
...	...	...	Amortissement accumule
...	...	...	Valeur comptable, nette

Chapter 3

Operating and Fuel Statistics

Chapitre 3

Statistiques sur l'exploitation et le carburant

Track Operated

The Canadian railways operated 84 648 km of track at the end of 1993, compared to 85 191 in 1992. In 1993, mainline consisted of 44.7% of the track, 27.5% of branch line and the remaining 27.8% of yards, industrial tracks and siding.

In order to avoid duplication, the length of track operated by VIA is not reflected in tables 3.1, 3.2, and 3.3, as it runs mostly on track operated by other railways. The length of track on which VIA operated in 1993, is shown below:

Nova Scotia	236 km
New Brunswick	660 km
Québec	2 609 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
British Columbia	2 133 km
United States	328 km
Total	13 829 km

Carrier Shares

Canadian National and Canadian Pacific railways account for 89.4% of owned track: 84.9% of mainline; 96.4% of branch lines and 89.8% of yards, industrial track and sidings. They also accounted for 79.3% of lines jointly owned or operated under lease, contract or trackage rights: 65.8% of mainline; 92.1% of branch lines and 81.6% of yards, industrial track and sidings.

Both CN and CP operated mostly on track which they own. CN operated 45 203 km of track, of which 91.1% was owned and 8.9% was leased or jointly owned. CP operated 28 949 km of track, of which 72.9% was owned and 27.1% that was leased or jointly owned.

Class II and III railways operated 10 496 km of track (12.4% of the total), 29.5% of which was leased.

Voies exploitées

La longueur totale des voies exploitées par les sociétés ferroviaires à la fin de 1993 s'est chiffrée à 84 648 kilomètres par rapport à 85 191 en 1992. En 1993, 44.7 % étaient des lignes principales, 27.5%, des embranchements, et l'autre 27.8%, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Pour éviter le double compte, la longueur des voies exploitées par VIA Rail n'est pas comprise dans les tableaux 3.1, 3.2 et 3.3 car cette société exploite principalement les voies appartenant à d'autres sociétés ferroviaires. La longueur des voies est demeurée inchangée depuis 1993 comme on peut le constater ci-après :

Nouvelle-Écosse	236 km
Nouveau-Brunswick	660 km
Québec	2 609 km
Ontario	3 944 km
Manitoba	2 272 km
Saskatchewan	966 km
Alberta	681 km
Colombie-Britannique	2 133 km
États-Unis	328 km
Total	13 829 km

Parts des transporteurs

Ensemble, le Canadien National et le Canadien Pacifique ont représenté 89.4% de la longueur des voies exploitées en propriété, 84.9% de celle des lignes principales, 96.4% de celle des embranchements et 89.8 % de celle des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement. Ces sociétés ont également figuré pour 79.3% des lignes exploitées en copropriété ou à bail, par contrat ou droit de passage, dont 65.8% étaient des lignes principales, 92.1%, des embranchements, et 81.6%, des cours, des voies industrielles et des voies d'évitement.

Le CN et le CP ont exploité la plupart des voies en propriété. Le CN a exploité 45 203 kilomètres de voies dont 91.1% en propriété et 8.9% à bail et en copropriété. Le CP a exploité 28 949 kilomètres de voies dont 72.9% en propriété, et 27.1%, à bail ou en copropriété.

Les sociétés ferroviaires des catégories II et III ont exploité pour leur part 10 496 kilomètres de voies (12.4% de la longueur totale), dont 29.5% étaient exploitées à bail.

Table 3.1

Length of Track Operated at December 31, 1993

Tableau 3.1

Longueur des voies exploitées au 31 décembre 1993

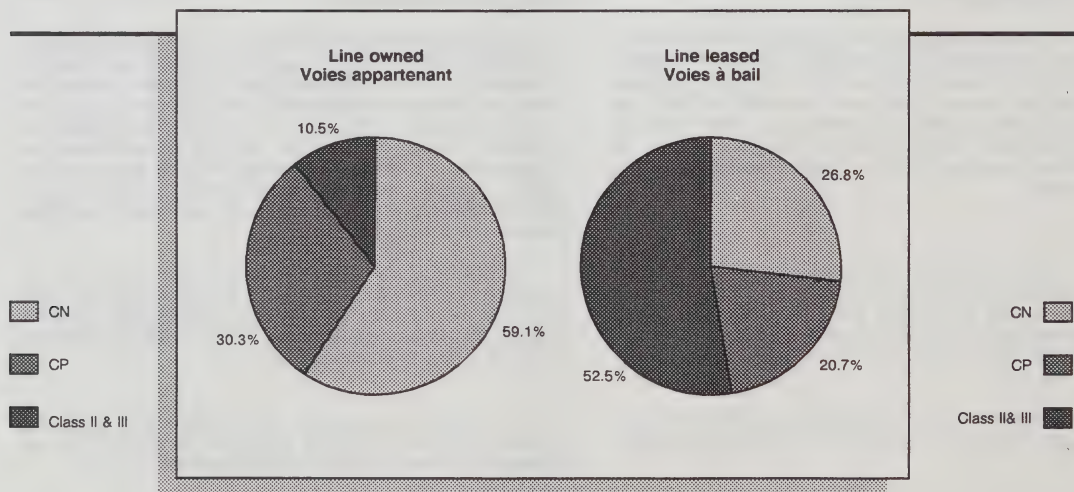
Item – Détail	Class I – Catégorie I			Total		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
	kilometres – kilomètres					
Line owned – Voies appartenant:						
Mainline – Ligne principale	18 829	8 959	–	27 788	4 934	32 722
Branch line – Ligne secondaire	11 806	7 118	–	18 924	702	19 626
Yards – Cours	10 555	5 029	–	15 584	1 764	17 348
Total	41 190	21 106	–	62 297	7 400	69 697
Line operated under lease, contract, trackage rights or jointly owned – Voies exploitées à bail, contrat, droits de réseau ou propriété conjointe:						
Mainline – Ligne principale	909	2 470	–	3 379	1 754	5 133
Branch line – Ligne secondaire	35	3 301	–	3 336	285	3 621
Yards – Cours	3 069	2 071	–	5 140	1 056	6 196
Total	4 013	7 842	–	11 855	3 096	14 951
Grand Total – Track operated – Total général – Voies exploitées	45 203	28 949	–	74 152	10 496	84 648

Figure 3.1

Length of Track, 1993

Figure 3.1

Longueur des voies, 1993



Mainline Track Operated by Province and Territory

Mainline track by area of operation is shown in table 3.2. The province of Ontario accounted for most of the mainline track operated at 35.7%, followed by British Columbia with 18.6%. CN operated an extension of 150 km of track into the United States. There is no mainline track in Prince Edward Island, the Yukon and the Northwest Territories. The Class II and III railways operated 6 703 km of mainline track, mostly in the provinces of Quebec, Ontario and British Columbia.

Table 3.2

Length of Mainline Track Operated by Area at December 31, 1993

Area – Region	Class – I – Catégorie I			Grand total – Total general		Total
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Classes II & III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégories II & III	
	kilometres – kilometres					
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	240	240
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Edouard	–	–	–	–	–	–
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	673	–	–	673	30	704
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	949	–	–	949	–	949
Quebec – Québec	2 707	560	–	3 266	938	4 204
Ontario	6 606	4 470	–	11 076	2 453	13 529
Manitoba	1 646	1 111	–	2 756	117	2 874
Saskatchewan	1 913	1 799	–	3 712	–	3 712
Alberta	2 704	1 744	–	4 449	–	4 449
British Columbia – Colombie-Britannique	2 390	1 745	–	4 135	2 908	7 044
Yukon	–	–	–	–	–	–
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	–	–	–	–	–	–
United States – États-Unis	150	–	–	150	–	150
Total	19 738	11 429	–	31 167	6 689	37 856

Lignes principales exploitées, selon la province ou le territoire

Les lignes principales exploitées selon la région d'activité sont présentées au tableau 3.2. La province de l'Ontario avait à son compte la plupart des lignes principales avec 35.7%, suivie de la Colombie-Britannique avec 18.6%. Le CN avait un prolongement de 150 kilomètres de voies aux États-Unis. Il n'existe pas de ligne principale à l'Île-du-Prince-Édouard, au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. Les transporteurs des catégories II et III ont exploité 6 703 kilomètres de lignes principales situées surtout au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique.

Tableau 3.2

Longueur de la voie principale par région au 31 décembre 1993

Fuel and Power Consumed by Motive Equipment

Railways mostly use diesel oil with 1.9 billion litres consumed in 1993, unchanged from 1992. CN accounted for 46.6% of diesel oil consumption, CP for 42.5%, VIA for 2.9% and other railways 7.9%. Ontario and British Columbia had the highest consumption of diesel oil at 607 million litres and 500 million litres. Crude oil amounting to 114.6 million litres was reported by CN.

A major part (84.0%) of the total electric energy consumption of 30 million kW.h was used by Class II and III railways.

The total cost of fuel and power consumed decreased by 10.7% to \$579 million in 1993 from \$573 million in 1992, this cost accounted for 8.8% of the total operating expenses in 1993.

Carburant et énergie électrique consommés par les unités motrices

Le diesel, dont la consommation s'est chiffrée à 1.9 milliard de litres en 1993, demeure le même utilisé en 1992. Il a représenté 46.6% de la consommation de diesel, le CP, 42.5%, VIA Rail, 2.9%; les autres sociétés en ont représenté 7.9%. Comme les voies ferrées sont le plus étendues en Ontario et en Colombie-Britannique, la consommation de diesel a été la plus élevée dans ces deux provinces; l'Ontario en a représenté 607 millions de litres, et la Colombie-Britannique, 500 millions de litres. Le CN a consommé 114.6 millions de litres de pétrole brut.

Les transporteurs des catégories II et III ont consommé la plus grande part soit 84.0% de l'énergie électrique établie à 30 millions kW.h.

Le coût total du carburant et de l'énergie électrique consommés a chuté de 10.7% pour passer de \$579 millions en 1993 à \$573 millions en 1992. Ce coût a représenté 8.8% des dépenses d'exploitation totales en 1993.

Table 3.3

Fuel and Power Consumed, 1993

Tableau 3.3

Consommation de carburant, 1993

Item – Détail	Class I – Catégorie I		Via Rail	Grand total – Total général		Total
	Canadian National	Canadian Pacific		Class I	Class II – III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
'000 litres						
Diesel						
Freight – Fret	822 648	755 527	–	1 578 175	129 162	1 707 337
Passenger – Voyageurs	–	–	61 715	61 715	7 816	69 531
Yard Switching – Triage	58 561	49 177	–	107 738	11 052	118 791
Work train – Trains de travaux	4 007	3 458	–	7 465	2 801	10 266
Total	885 216	808 162	61 715	1 755 093	150 831	1 905 925
'000 litres						
Crude oil – Pétrole non raffiné						
Freight – Fret	108 136	–	–	108 136	–	108 136
Passenger – Voyageurs	–	–	–	–	–	–
Yard Switching – Triage	4 903	–	–	4 903	–	4 903
Work train – Trains de travaux	1 577	–	–	1 577	–	1 577
Total	114 616	–	–	114 616	–	114 616
'000 kW.h						
Electric energy – Energie électrique						
Freight – Fret	–	–	–	–	25 480	25 480
Passenger – Voyageurs	4 372	–	–	4 372	–	4 372
Yard Switching – Triage	–	–	–	–	–	–
Work train – Trains de travaux	–	–	–	–	–	–
Total	4 372	–	–	4 372	25 480	29 852
Cost, Grand total –						
Frais, total général	\$ 285,326,026	235,016,513	14,839,867	535,182,406	43,377,213	578,559,619

Table 3.4

Diesel Oil Consumed by Carrier and Province or Territory, 1993

Tableau 3.4

Consommation d'huile diesel selon le transporteur et la province ou le territoire, 1993

Item – Détail	Class I – Catégorie I		Via Rail	Grand total – Total général		Total
	Canadian National	Canadian Pacific		Class I	Class II – III	
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
'000 litres						
Diesel						
Newfoundland-Terre-Neuve.	-	-	-	-	13 011	13 011
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Edouard	-	-	-	-	-	-
Nova Scotia – Nouvelle-Ecosse	10 136	365	1 779	12 280	462	12 742
New Brunswick – Nouveau Brunswick	30 136	2 449	2 769	35 354	-	35 354
Quebec – Québec	90 392	25 919	12 625	128 936	40 472	169 408
Ontario	282 853	270 615	29 684	583 152	29 618	612 770
Manitoba	94 230	63 473	4 987	162 590	44	162 734
Saskatchewan	114 303	109 663	2 756	226 722	-	226 722
Alberta	36 291	117 169	2 234	155 694	552	156 246
British Columbia – Colombie-Britannique	215 983	213 230	4 881	434 094	66 673	500 767
Yukon	-	-	-	-	-	-
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	205	-	-	205	-	205
United States – Etats-Unis	10 688	5 280	-	15 967	-	15 967
Total	885 216	808 162	61 715	1 755 093	150 831	1 905 925

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

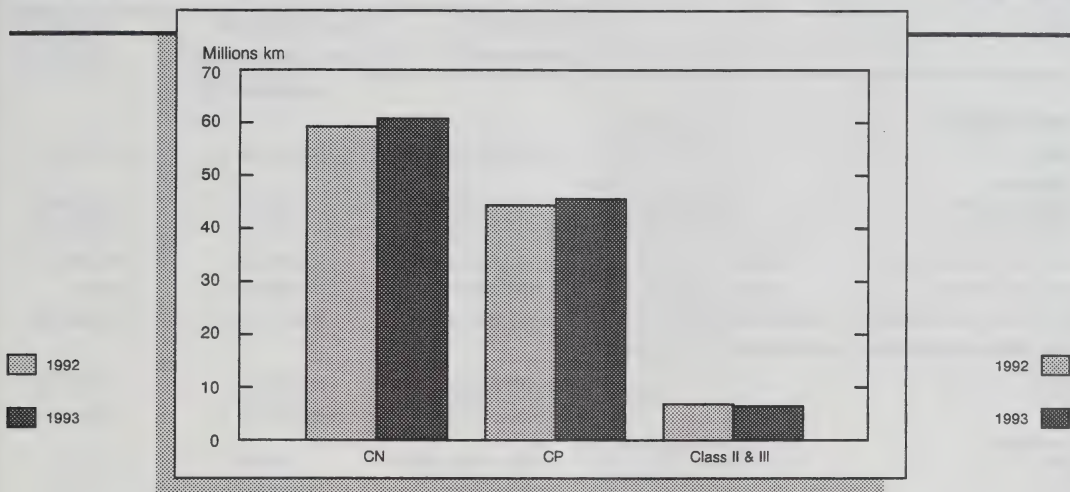
Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Figure 3.2

Freight Train-kilometres, by Carrier, 1992 and 1993

Figure 3.2

Train-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1992 et 1993



Operating Indicators

Users should be aware when using the aggregated operating statistics that there is often duplication in statistics reported by VIA and the railways that own the track on which VIA operates. CN includes VIA traffic that goes over its lines, whereas CP does not. This overstatement has been consistent over the years.

Indicateurs opérationnels

Les utilisateurs doivent être prudents lorsqu'ils utilisent les statistiques agrégées de l'exploitation ferroviaire car ces statistiques se retrouvent souvent dans les déclarations de VIA Rail et des sociétés ferroviaires auxquelles appartiennent la voie et sur lesquelles VIA Rail opère. Contrairement au CP, le CN tient compte du trafic de VIA Rail qui emprunte ses voies. Le double compte se retrouve tout au long de la période de référence.

Figure 3.3

Freight Car-kilometres, by Carrier, 1993

Figure 3.3

Wagons-kilomètres de fret, selon le transporteur, 1993

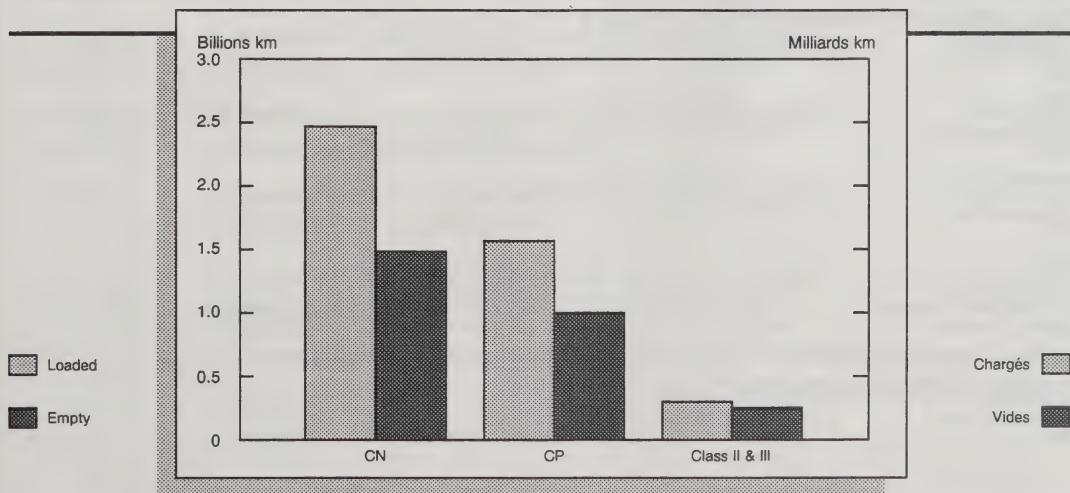


Table 3.5

Operating Statistics, 1993

Item	Class I - Catégorie I		
	Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique	VIA Rail
	metric units		
Train-kilometres:			
Freight	60 905 867	45 501 619	-
Passenger			
Locomotive drawn	9 989 541	-	10 130 651
Rail diesel car	177 919	-	347 766
Total	10 167 460	-	10 478 418
Total, transportation service	71 073 327	45 501 619	10 478 418
Work train service	898 239	105 486	-
Grand total train-kilometres	71 971 566	45 607 105	10 478 418
Locomotive unit-kilometres: Hauling trains			
Freight			
Diesel	149 638 619	129 011 403	13 581 534
Electric	-	-	-
Total	149 638 619	129 011 403	13 581 534
Passenger			
Diesel	13 433 833	-	-
Electric	175 138	-	-
Total	13 608 972	-	-
Total, hauling trains	163 247 591	129 011 403	13 581 534
Switching Freight			
Diesel	19 187 137	13 798 786	-
Electric	-	-	-
Total	19 187 137	13 798 786	-
Passenger			
Diesel	64 007	-	-
Electric	-	-	-
Total	64 007	-	-
Total, switching	19 251 144	13 798 786	-
Helping, doubling and light	5 864	-	-
Total, transportation service	182 504 599	142 810 188	13 581 534
In work service	1 374 158	179 097	-
Grand total, locomotive unit-kilometres	183 878 756	142 989 286	13 581 534
Freight car-kilometres: Loaded			
In freight trains	2 601 161 968	1 586 140 940	-
In passenger trains	348 425	-	-
Total	2 601 510 392	1 586 140 940	-
Empty			
In freight trains	1 533 794 592	1 024 838 336	-
In passenger trains	13 385	-	-
Total	1 533 807 976	1 024 838 336	-
Caboose			
In freight trains	6 533 509	7 641 201	-
In passenger trains	-	-	-
Total	6 533 509	7 641 201	-
Total			
In freight trains	4 141 490 068	2 618 620 477	-
In passenger trains	361 809	-	-
Total, transportation service	4 141 851 877	2 618 620 477	-
In work train service	1 497 622	245 159	-
Grand total, freight car-kilometres	4 143 349 499	2 618 865 637	-
Miscellaneous car-kilometres: Robot cars			
In freight trains	-	-	-
In passenger trains	-	-	-
Total	-	-	-

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation 1993

Grand total - Total général			
Class I	Class II - III	Total	Détail
Catégorie I	Catégorie II - III		
unités métriques			
106 407 485	6 435 573	112 843 058	Train-kilomètres:
			Fret
			Voyageurs
20 120 192	818 101	20 938 294	Avec locomotive
525 686	343 883	869 569	Voitures automotrices
20 645 878	1 161 984	21 807 863	Total
127 053 364	7 597 557	134 650 921	Total service des transports
1 003 725	97 997	1 101 722	Service des trains de travaux
128 057 089	7 695 554	135 752 643	Total général train-kilomètres
			Locomotives unités-kilomètres: Remorquage de trains,
			fret
278 650 021	21 137 861	299 787 882	Diesel
-	639 285	639 285	Électriques
278 650 021	21 777 145	300 427 167	Total
			Voyageurs
13 433 833	1 548 309	14 982 143	Diesel
175 138	-	175 138	Électriques
13 608 972	1 548 309	15 157 281	Total
292 258 993	23 325 455	315 584 448	Total remorquage
			Triage fret
32 985 923	5 864 067	38 849 990	Diesel
-	170 053	170 053	Électriques
32 985 923	6 034 120	39 020 043	Total
			Voyageurs
64 007	17 848	81 854	Diesel
-	-	-	Électriques
64 007	17 848	81 854	Total
33 049 929	6 051 968	39 101 897	Total triage
5 864	-	5 864	Machines de secours doubles et haut-le-pied
325 314 787	29 377 423	354 692 210	Total service des transports
1 553 255	225 837	1 779 092	Service des travaux
326 868 042	29 603 259	356 471 301	Total général unités-kilomètres locomotives
			Wagons-kilomètres: Chargés
4 187 302 908	281 905 884	4 469 208 792	Dans les trains de marchandises
348 425	-	348 425	Dans les trains de voyageurs
4 187 651 332	281 905 884	4 469 557 217	Total
			Vides
2 558 632 928	232 596 944	2 791 229 872	Dans les trains de marchandises
13 385	-	13 385	Dans les trains de voyageurs
2 558 646 313	232 596 944	2 791 243 257	Total
			Wagons de queue
14 174 709	11 372 887	25 547 596	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Dans les trains de voyageurs
14 174 709	11 372 887	25 547 596	Total
			Total
6 760 110 545	525 875 715	7 285 986 260	Dans les trains de marchandises
361 809	-	361 809	Dans les trains de voyageurs
6 760 472 354	525 875 715	7 286 348 070	Total service de transport
1 742 781	107 633	1 850 414	Service des trains de travaux
6 762 215 136	525 983 348	7 288 198 484	Total général wagons-kilomètres
			Autres wagons-kilomètres: Wagons-robots
514 068	514 068	-	Dans les trains de marchandises
-	-	-	Dans les trains de voyageurs
-	514 068	514 068	Total

Table 3.5

Operating Statistics, 1993 – Concluded

Item	Class I – Catégorie I		
	Canadian National Canadien National	Canadian Pacific Canadien Pacifique	VIA Rail
	metric units -		
Steam and electric generator cars			
In freight trains	988	-	-
In passenger trains	853 989	-	1 246 809
Total	854 977	-	1 246 809
Passenger car-kilometres			
Head-end cars:			
In passenger trains	2 466 432	-	4 345 897
In freight trains	120 482	-	-
Total	2 586 914	-	4 345 897
Meal service and lounge cars			
In passenger trains	4 966 189	-	6 207 964
In freight trains	44 849	-	-
Total	5 011 039	-	6 207 964
Sleeping cars			
In passenger trains	11 345 520	-	14 020 880
In freight trains	6 854	-	-
Total	11 352 374	-	14 020 880
Conventional coach			
In passenger trains	14 678 183	-	12 792 072
In freight trains	440 611	7 469	-
Total	15 118 794	7 469	12 792 072
Tempo coach			
In passenger trains	-	-	-
In freight trains	-	-	-
Total	-	-	-
LRC coach			
In passenger trains	19 143 507	-	19 760 731
In freight trains	36 638	-	-
Total	19 180 146	-	19 760 731
Turbo train cars			
In passenger trains	-	-	-
In freight trains	-	-	-
Total	-	-	-
Rail diesel cars			
In passenger trains	-	-	172 724
In freight trains	14 128	460	-
Total	14 128	460	172 724
Commuter cars			
In passenger trains	1 393 750	-	-
In freight trains	4 743	-	-
Total	1 398 493	-	-
Other passenger cars			
In passenger trains	-	-	-
In freight trains	8 282	132 974	-
Total	8 282	132 974	-
Total passenger cars			
In passenger trains	53 993 581	-	57 300 268
In freight trains	676 588	140 903	-
Total transportation service	54 670 169	140 903	57 300 268
In work train service	3 256	-	-
Grand total passenger car-kilometres	54 673 425	140 903	57 300 268
Gross tonne-kilometres:			
Freight train cars contents and cabooses	250 425 317	178 917 790	-
Passenger train cars (cars only)	2 930 064	10 318	3 062 244
Train hours:			
Freight	1 491 407	1 029 348	-
Passenger	-	-	-
Total transportation service	1 491 407	1 029 348	-

Tableau 3.5

Statistiques d'exploitation, 1993 – fin

Grand total – Total général			Détail
Class I	Class II – III	Total	
Catégorie I	Catégorie II – III		
unités métriques			
988	–	988	Wagons-générateurs (de vapeur et d'électricité)
2 100 797	377 520	2 478 318	Dans les trains de marchandises
2 101 786	377 520	2 479 306	Dans les trains de voyageurs
			Total
6 812 329	830 021	7 642 350	Voitures-kilomètres: Voitures de tête
120 482	159 417	279 899	Dans les trains de voyageurs
6 932 811	989 438	7 922 249	Dans les trains de marchandises
			Total
11 174 153	141 128	11 315 282	Voitures de buffet
44 849	352 723	397 572	Dans les trains de voyageurs
11 219 003	493 851	11 712 854	Dans les trains de marchandises
			Total
25 366 400	59 013	25 425 413	Voitures-lits
6 854	251 190	258 044	Dans les trains de voyageurs
25 373 254	310 203	25 683 457	Dans les trains de marchandises
			Total
27 470 255	1 926 852	29 397 107	Voitures ordinaires
448 080	1 611 301	2 059 381	Dans les trains de voyageurs
27 918 335	3 538 153	31 456 488	Dans les trains de marchandises
			Total
–	–	–	Voitures tempo
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
–	–	–	Dans les trains de marchandises
			Total
38 904 238	–	38 904 238	Voitures LRC
36 638	–	36 638	Dans les trains de voyageurs
38 940 877	–	38 940 877	Dans les trains de marchandises
			Total
–	–	–	Motrices de turbotrain
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
–	–	–	Dans les trains de marchandises
			Total
172 724	1 239 547	1 412 272	Voitures automotrices
14 589	–	14 589	Dans les trains de voyageurs
187 313	1 239 547	1 426 860	Dans les trains de marchandises
			Total
1 393 750	–	1 393 750	Voitures de navetage
4 743	–	4 743	Dans les trains de voyageurs
1 398 493	–	1 398 493	Dans les trains de marchandises
			Total
2 047	–	–	Autres voitures
–	–	–	Dans les trains de voyageurs
2 047	–	–	Dans les trains de marchandises
			Total
111 293 850	4 198 609	115 492 459	Total voitures
817 490	2 374 631	3 192 121	Dans les trains de voyageurs
			Dans les trains de marchandises
112 111 340	6 573 240	118 684 580	Total service des transports
3 256	–	3 256	Service des trains de travaux
112 114 596	6 573 240	118 687 835	Total général voitures-kilomètres
429 343 107	37 297 070	466 640 177	Tonnes-kilomètres brutes:
6 002 625	329 813	6 332 438	Wagons contenu et wagons de queue
			Voitures (voitures seulement)
2 520 755	391 464	2 912 219	Train-heures:
24 639	24 639		Fret
2 520 755	416 103	2 936 858	Voyageurs
			Total service des transports

Train and Locomotive Unit-Kilometres

Freight train-kilometres and freight locomotive unit-kilometres decreased by 2.4% and 1.6% respectively, in 1993. Passenger train-kilometres decreased by 0.6% while locomotive unit kilometres increased by 1.2%.

Freight and Passenger Car-Kilometres

Total freight car-kilometres in transportation service decreased by 2.6%, in 1993. Of a total of 7.3 billion freight car-kilometres, 61.3% were performed by loaded cars, 38.3% by empty cars while 0.3% were performed by cabooses. The remaining kilometres (0.1%) were performed by cars in company service.

Total passenger car-kilometres inched down slightly to 118.5 million kilometres in 1993 from 118.6 million kilometres in 1992.

Gross Tonne-Kilometres

There was an increase of 1.0% in the gross tonne-kilometres of freight train cars and a decrease of 25.1% in passenger train cars respectively, in 1993.

CN accounted for 53.7% of gross tonne-kilometres of freight, CP for 38.3%, and other railways for 8.0%.

Locomotives-kilomètres et trains-kilomètres

En ce qui concerne les marchandises les trains-kilomètres et les locomotives-kilomètres ont diminué de 2.4% et 1.6% respectivement. Le nombre de trains-kilomètres de voyageurs a chuté de 0.6% tandis que le nombre de locomotives-kilomètres de voyageurs a progressé de 1.2%.

Wagons-kilomètres et voitures-kilomètres

Le nombre total de wagons-kilomètres utilisés pour le service des transports a diminué de 2.6% en 1993. Sur un total de 7.3 milliards de wagons-kilomètres: les wagons chargés représentaient 61.3%; les wagons vides, 38.3%; les wagons de queue, 0.3%; et 0.1% utilisé en service pour la compagnie.

Le nombre total de voitures-kilomètres a régressé légèrement pour passer de 118.5 millions de kilomètres en 1993 à 118.6 millions de kilomètres en 1992.

Tonnes-kilomètres brutes

En 1993, on a observé une augmentation de 1.0% du nombre de tonnes-kilomètres brutes attribuées aux wagons et aux voitures, et une baisse de 25.1% à ce titre attribuée aux voitures.

Le CN a représenté 53.7% du nombre de tonnes-kilomètres brutes de marchandises, le CP, 38.3%, et les autres sociétés ferroviaires, 8.0%.

Figure 3.4

Cars per Freight Train, 1992 and 1993

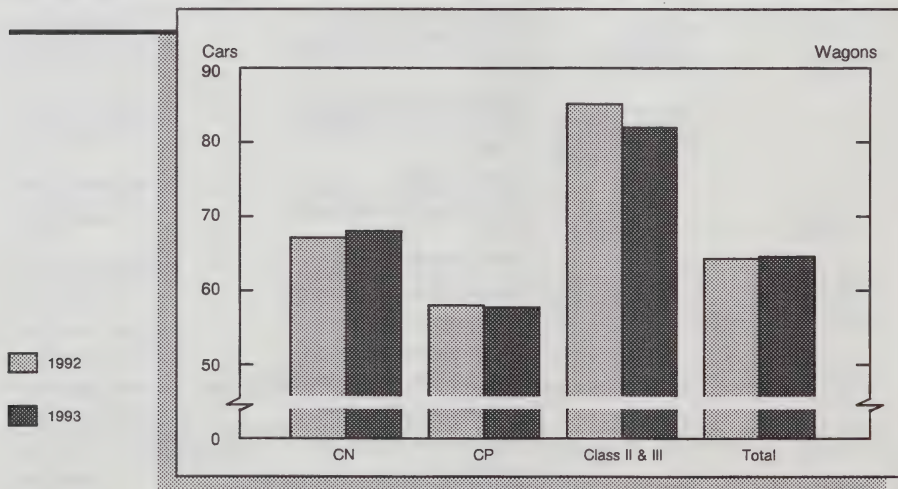


Figure 3.4

Wagons per Train de fret, 1992 et 1993

Table 3.6

Summary Statistics on Freight and Passenger Transportation, 1993

Tableau 3.6

Statistiques sommaires sur le transport de fret et de voyageurs, 1993

		Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
		Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total
		Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
metric units – unités métriques							
Revenue Freight – Fret payant							
Tonnes	'000	105 004	80 114	–	185 119	79 187	264 306
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	135 828 411	98 649 918	–	234 478 329	21 859 309	256 337 638
Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition	km	1 294	1 231	–	1 267	276	970
Revenue and non-revenue freight – Fret payant et non-payant:							
Tonnes	'000	105 714	82 192	–	187 905	79 376	267 282
Tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres	'000	136 056 670	99 837 134	–	235 893 803	21 910 962	257 804 765
Average haul on each railway – Trajet moyen par expédition	km	1 287	1 215	–	1 255	276	965
Revenue passengers – Voyageurs payants							
Passengers – voyageurs payants	'000	–	–	3 570	3 570	542	4 112
Passenger-kilometres – Voyageurs-kilomètres	'000	–	–	1 319 030	1 319 030	93 723	1 412 752
Average passenger journey per ticket – Trajet moyen par billet	km	–	–	369	369	173	344
Transportation services, averages – Services de transports, moyennes:							
Cars per freight train – Wagons per train de fret ¹	No. – Nbre	68.0	57.6	–	63.5	82.1	64.6
Cars per passenger train – Voitures par train de voyageur ²	No. – Nbre	5.3	–	5.5	5.4	3.7	5.3
Freight carload – Changement de wagon ³	t	52.3	62.9	–	56.3	77.7	57.7
Empty freight car-kilometre – Wagons-kilomètre vide	%	37.1	39.3	–	37.9	45.2	38.4
Freight train speed – Vitesse, train de fret	km/hr	40.8	44.2	–	42.2	16.4	38.7

¹ Includes passenger cars. – Comprend les voitures.

² Includes freight cars. – Comprend les wagons.

³ Based on car and tonne-kilometres. – Selon les wagons et tonnes-kilomètres.

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Traffic Statistics

Revenue Freight and Passenger Statistics

Total revenue freight transported remained almost unchanged in 1993 at 264 million tonnes. However, Class I carriers carried a total of 185 million tonnes compared to 182 million tonnes in 1992, an increase of 1.6%. This increase was mainly attributable to CP with CN reporting a marginal increase of only 0.3%. There was a decline of 4.0% in revenue freight transported by Class II carriers.

CN and CP accounted for 70.0% of the revenue freight and 91.5% of the revenue freight tonne-kilometres. Both CN and CP networks are widely spread out, they transport goods over long distances. Their average length of haul was, therefore, 1 267 km compared to only 276 km for Class II and III railways which are mostly regional carriers.

In 1993, 4,112 thousand passengers travelled by train, with VIA transporting 86.8% of these passengers. The average passenger journey on VIA trains was 369 kilometres compared to 173 kilometres on Class II carriers.

Other Operating Statistics

The industry's average number of cars per freight train in 1993 were: 68.0 for CN 57.6 for CP and 82.1 for Class II railways. VIA reported 5.5 cars per passenger train compared to 3.7 by other railways.

Due to the resource based commodity mix hauled by other railways, they transported higher tonnages per carload, 77.7 tonnes compared to 52.3 tonnes for CN and 62.9 tonnes for CP. The average speed of their trains was also lower, 16 km/hr compared to 41 km/hr and 44 km/hr for CN and CP respectively.

Inventory of Equipment

Locomotives

The inventory of equipment in service as of December 31, 1993 consisted of 3,300 locomotives compared to 3,466 in 1992, a decrease of 4.8%. Of the total locomotives 77.0% were engaged in freight service, 2.4% in passenger service, 19.4% in yard work and 1.1% were classified as associated equipment.

Statistiques sur le trafic

Statistiques sur les marchandises payantes et les voyageurs payants

Les marchandises payantes transportées ont demeuré les mêmes en 1993 soit 264 millions de tonnes. Toutefois, les transporteurs de catégorie I ont transporté un total de 185 millions de tonnes par rapport à 182 millions en 1992, une augmentation de 1.6%. Cette augmentation est attribuable principalement au taux d'accroissement de .3% que CP et CN ont rapporté. Il y a eu une diminution de 4.0% sur les marchandises payantes transportées par les transporteurs de catégorie II.

CN et CP ont exploité 70.0% du nombre des marchandises payantes et 91.5% du nombre de tonnes-kilomètres de marchandises payantes. Le réseau de CN et CP est largement réparti, ils transportent des marchandises sur de longues distances. Leur trajet moyen s'établissant à 1 267 kilomètres par rapport à 276 kilomètres seulement pour les sociétés des catégories II et III lesquels sont principalement des transporteurs régionaux.

En 1993, 4,112 personnes ont voyagé en trains, VIA Rail a transporté 86.8% de ces passagers. Le trajet moyen de passagers sur VIA Rail a été de 369 kilomètres par rapport à 173 kilomètres des transporteurs de catégorie II.

Autres statistiques d'exploitation

En 1993, le nombre moyen de wagons par train de marchandises, pour l'ensemble du secteur, se chiffrait à 68.0 pour CN, 57.6 pour CP et 82.1 pour les transporteurs de catégorie II. VIA Rail a déclaré tirer 5.5 voitures par train de voyageurs par rapport à 3.7 voitures chez les autres sociétés.

Les autres sociétés ferroviaires transportent des chargements beaucoup plus lourds, soit 77.7 tonnes par rapport à 52.3 tonnes pour le CN et 62.9 tonnes pour le CP. Leur vitesse moyenne était donc moins élevée, soit à 16 km/h par rapport à 41 km/h pour le CN et 44 km/h pour le CP. Le tonnage élevé est attribuable au fait que les autres sociétés transportent surtout des produits dérivés des matières premières.

Inventaire du matériel

Locomotives

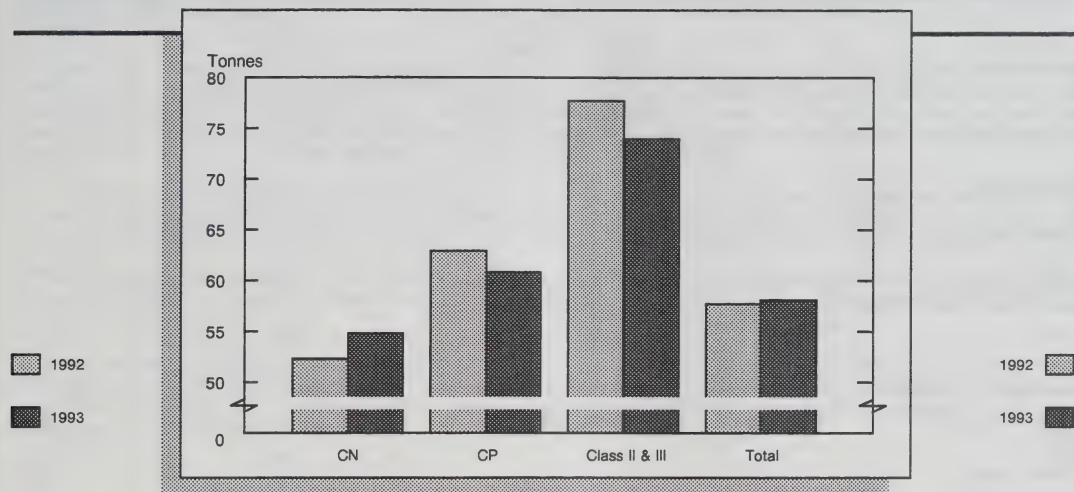
L'inventaire du matériel en service au 31 décembre 1993 se composait de 3,300 locomotives par rapport à 3,466 locomotives en 1992, une baisse de 4.8%. Sur ce total, 77.0% servaient au transport des marchandises, 2.4% servaient au transport des voyageurs, 19.4% servaient au triage et 1.1% étaient classées comme matériel connexe.

Figure 3.5

Average Freight Carload, 1992 and 1993

Figure 3.5

Changement moyen de wagon, 1992 et 1993



CN operated 50.0% of the total locomotives, CP another 35.2%, VIA and Class II and III carriers accounted for 3.4% and 11.4%, respectively.

The number of freight locomotives decreased by 6.2%, to 2,542 in 1993 from 2,711 in 1992. Passenger locomotives also decreased to 80 from 86 in 1992.

Of the 80 passenger locomotives, VIA operated 43, CN operated 14 and other railways, the remaining 23.

Le CN a exploité 50.0% du nombre total de locomotives, le CP, un autre 35.2%; VIA Rail et les transporteurs des catégories II et III en ont exploité 3.4% et 11.4% respectivement.

Le nombre de locomotives de trains de marchandises a régressé de 6.2%, passant ainsi de 2,542 en 1993 à 2,711 en 1992. Le nombre de locomotives de trains de voyageurs a aussi diminué passant de 80 à 86 enregistré en 1992.

Sur les 80 locomotives de trains de voyageurs, VIA Rail en a exploité 43, le CN, 14, et les transporteurs des catégories II et III, 23.

Table 3.7

Inventory of Equipment in Service, 1993

Tableau 3.7

Inventaire des matériels en service, 1993

Item – Détail	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
Number – Nombre						
Locomotives:						
Freight – Fret						
Diesel	1,294	942	–	2,236	299	2,535
Electric – Electrique	–	–	–	–	7	7
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	–	–
Total	1,294	942	–	2,236	306	2,542
Passengers – Voyageurs						
Electric – Electrique	14	–	–	14	2	16
Tempo	–	–	–	–	–	–
LRC	–	–	30	30	–	30
Others – Autres	–	–	13	13	21	34
Total	14	–	43	57	23	80
Yard – Cour						
Diesel	343	215	59	617	25	642
Electric – Electrique	–	–	–	–	–	–
Newfoundland – Terre-Neuve	–	–	–	–	–	–
Total	343	215	59	617	25	642
Associated equipment – Matériel connexe	–	4	9	13	23	36
Grand total – Total général	1,651	1,161	111	2,923	377	3,300
Freight cars – Wagons:						
Box – Couvert	17,296	8,762	–	26,058	3,253	29,311
Hopper – Trémie	21,345	17,586	–	38,931	1,296	40,227
Gondola – Tombereau	6,295	4,254	–	10,549	5,397	15,946
Refrigerator – Frigorifique	166	25	–	191	15	206
Flat – Plat	13,336	7,958	–	21,294	5,226	26,520
Stock – Bestiaux	2	26	–	28	–	28
Caboose – Queue	670	316	–	986	113	1,099
Other – Autres	3,450	23	–	3,473	723	4,196
Total	62,560	38,950	–	101,510	16,023	117,533
Passenger cars – Voitures:						
Head-end – Tête	–	–	32	32	18	50
Meal/Lounge – Buffet	–	–	62	62	15	77
Sleeping – Lits	–	–	79	79	2	81
Conventional – Ordinaire	–	–	97	97	87	184
Tempo	–	–	–	–	–	–
LRC	–	–	110	110	–	110
Diesel	–	–	–	–	–	–
Commuter – Navettage	41	–	15	56	12	68
Total	41	–	395	436	134	570

Freight and Passenger Cars

There was a marginal decrease of 0.6% in the freight car inventory, to 117,533 in 1993 from 118,206 in 1992.

The mix of freight car inventory reflects the railway's role in the transportation of bulk commodities. A major proportion consists of hopper cars at 34.2% followed by box cars at 24.9% and flat cars at 22.6%.

CN's inventory of 62,560 freight cars consisted of 34.1% hopper cars, 27.6% box cars, 21.3% flat cars and the remaining 17.0% were other types.

CP had 38,950 freight cars, 45.1% of which were hopper cars, 22.5% box cars and 20.4% flat cars and 12.0% all other types.

The number of passenger cars in 1993 was 570, of which VIA operated 69.3%. CN operated 7.2% of commuter cars and the remaining 23.5% were operated by Class II and III railways.

Wagons et voitures

Le nombre de wagons a chuté de 0.6% pour passer de 117,533 en 1993 à 118,206 en 1992.

La composition de l'inventaire des wagons traduit le rôle que jouent les sociétés ferroviaires dans le transport des marchandises en vrac; la plupart des wagons sont des wagons-trémies (34.2%), des wagons couverts (24.9%) et des wagons plats (22.6%).

Chez le CN, on a dénombré 62,560 wagons dont 34.1% de wagons-trémies, 27.6% de wagons couverts, 21.3% de wagons plats et 17.0% d'autres types de wagons.

Le CP a exploité 38,950 wagons dont 45.1% de wagons-trémies, 22.5% de wagons couverts, 20.4% de wagons plats et 12.0% d'autres types de wagons.

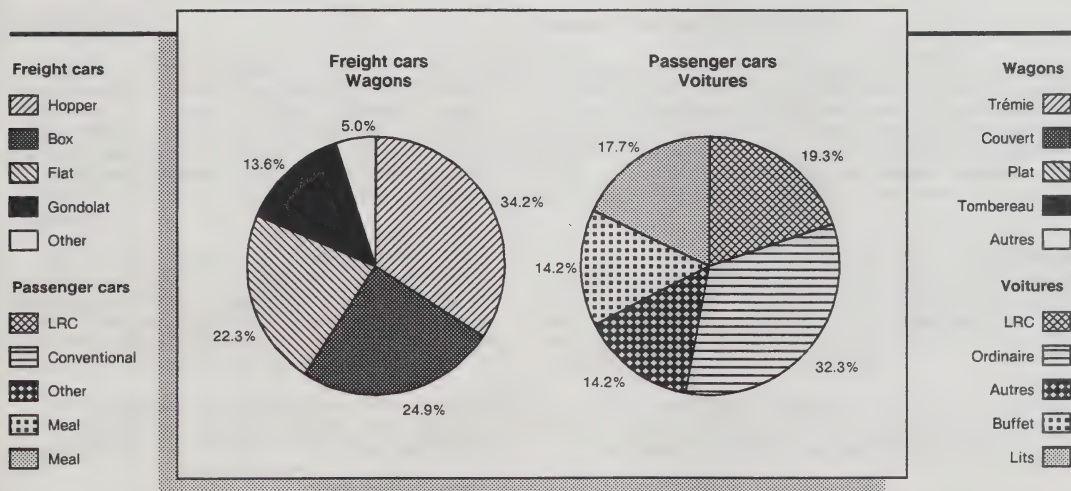
En 1993, on a dénombré 570 voitures dont 69.3% étaient exploitées par VIA Rail. Le CN a exploité 7.2% de voitures de navettage, et les transporteurs des catégories II et III, l'autre 23.5%.

Figure 3.6

Inventory of Freight and Passenger Cars, by type, 1993

Figure 3.6

Inventaire des wagons et voitures, selon le genre, 1993



Chapter 4

Employment Statistics

In 1993, the railways continued their efforts to become more productive by reducing employment and cutting labour costs. The number of employees decreased by 4.9% in 1993 after a decline of 3.9% in 1992. The total compensation also decreased by 2.9% in 1993.

The average annual compensation per employee, however, increased by 2.2%, to \$47 thousand in 1993 from \$46 thousand in 1992. The hourly compensation also moved up to \$20.70 from \$20.10 in 1992.

In 1993, labour costs of all railways accounted for 42.2% of the total operating expenses, compared to 36.9% in 1992.

Summary Statistics by Class of Carrier

Class I Carriers

Class I carriers account for over 90% of total employment and total compensation, of the railways operating in Canada. The average annual compensation per Class I employee was \$48 thousand compared to \$40 thousand for Class II and III employees. However, the average compensation per hour, was quite comparable, at \$20.80 and \$20.30 respectively.

As operating expenses in 1993 returned to more normal levels after two consecutive years of special charges for workforce reductions etc., labour costs of Class I carriers also represented a more normal proportion (42.1%) of operating expenses. This ratio was 36.1% in 1992 and 40.1% in 1991.

CN decreased its workforce by 5.4% and total compensation by 4.2%. Average compensation increased 1.3%, to \$48,502 in 1993 from \$47,876 in 1992.

CP also reduced the number of employees by 5.8% in 1993 while its payroll remained almost unchanged at \$938.8 million. Average compensation increased 6.2% in 1993.

The number of employees working for VIA rail and compensation paid out decreased by 3.1% and 2.9%, respectively. Average compensation inched up to \$44,019 in 1993 from \$43,902 in 1992.

Chapitre 4

Statistiques sur l'emploi

En 1993, les sociétés ferroviaires ont poursuivi leurs efforts visant à réduire l'effectif et les coûts afférents. Le nombre d'employés a diminué de 4.9% en 1993 après avoir régressé de 3.9% en 1992. La rémunération totale a également fléchi, soit de 2.9% en 1993.

La rémunération annuelle moyenne par employé s'est accrue cependant de 2.2% pour passer de \$46,000 en 1992 à \$47,000 en 1993. La rémunération horaire a augmenté, passant ainsi de \$20.10 en 1992 à \$20.70 en 1993.

En 1993, les dépenses au titre de l'effectif pour l'ensemble des transporteurs ferroviaires ont représenté 42.2% des dépenses d'exploitation totales contre 36.9% en 1992.

Statistiques sommaires selon la catégorie de transporteurs

Transporteurs de la catégorie I

Les transporteurs de la catégorie I représentent plus de 90% de l'effectif total et de la rémunération totale du secteur du transport ferroviaire au Canada. La rémunération annuelle moyenne par employé dans cette catégorie a été établie à \$48,000 contre \$40,000 pour les employés des catégories II et III. Cependant, la rémunération horaire moyenne était comparable, soit \$20.80 et \$20.30 respectivement.

Avec le retour à la normale en 1993 des dépenses d'exploitation, après deux ans consécutives de dépenses spéciales associées aux efforts de réduction, etc., les coûts liés à l'effectif ont également représenté une part plus normale (42.1%) des dépenses d'exploitation. Ce ratio était de 36.1% en 1992 et de 40.1% en 1991.

Le CN a réduit son effectif de 5.4%, et la rémunération totale, de 4.2%. La rémunération moyenne a augmenté de 1.3% pour passer de \$47,876 en 1992 à \$48,502 en 1993.

Le CP a également réduit son effectif, soit de 5.8% en 1993. La rémunération est demeurée presque inchangée à \$938 millions. La rémunération moyenne a progressé de 6.2% en 1993.

Le nombre d'employés chez VIA Rail, ainsi que la rémunération, ont chuté de 3.1% et de 2.9% respectivement. La rémunération moyenne a légèrement augmenté, passant de \$43,902 en 1992 à \$44,019 en 1993.

Table 4.1

Summary Statistics on Employment by Major Occupational Group, 1993

Tableau 4.1

Statistiques sommaires sur l'emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1993

Activity – Activité	Class I – Catégorie I			Grand total – Total général		
	Canadian National	Canadian Pacific	VIA Rail	Class I	Class II – III	Total
	Canadien National	Canadien Pacifique		Catégorie I	Catégorie II – III	
Average number of employees – Nombre moyen d'employés						
General – Service généraux	4,070	3,540	1,591	9,201	857	10,058
Road maintenance – Entretien des voies	7,271	4,372	33	11,676	1,612	13,288
Equipment maintenance – Entretien du matériel	8,190	4,857	1,149	14,196	1,326	15,522
Transportation – Transport	9,646	6,909	1,817	18,372	2,007	20,379
Total	29,177	19,678	4,590	53,445	5,802	59,247
Total compensation – Rémunération total			\$'000 000			
General – Service généraux	206.0	186.5	77.5	470.0	35.8	505.8
Road maintenance – Entretien des voies	317.5	190.2	1.6	509.3	54.0	563.4
Equipment maintenance – Entretien du matériel	332.0	204.4	47.2	583.7	54.9	638.6
Transportation – Transport	559.6	357.7	75.7	993.0	88.7	1,081.7
Total	1,415.1	938.8	202.0	2,556.0	233.5	2,789.5
Average compensation per year – Rémunération moyenne annuelle			\$			
General – Service généraux	50,614	52,672	48,739	51,082	41,763	50,288
Road maintenance – Entretien des voies	43,673	43,507	47,693	43,622	33,524	42,397
Equipment maintenance – Entretien du matériel	40,537	42,090	41,110	41,115	41,399	41,139
Transportation – Transport	58,013	51,776	41,660	54,050	44,211	53,081
Total	48,502	47,709	44,019	47,825	40,238	47,082
Average compensation per hour – Rémunération moyenne horaire			\$			
General – Service généraux	23.6	25.1	22.8	24.0	23.1	23.6
Road maintenance – Entretien des voies	18.8	18.9	23.0	18.9	18.7	19.6
Equipment maintenance – Entretien du matériel	19.1	19.9	18.9	19.4	20.7	19.8
Transportation – Transport	20.8	23.7	19.3	21.6	20.8	21.1
Total	20.3	21.9	20.4	20.8	20.3	20.7

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Class II and III Carriers

The number of employees engaged by Class II and III carriers in 1993 decreased slightly by 0.7% to 5,802 while total compensation decreased considerably by 5.9%. The average compensation therefore dropped to \$40,238 from \$42,478. The gap in the average compensation paid by Class I carriers and other railways was \$7,600, in 1993.

Class II and III carriers spend a higher proportion of their expenses on labour compared to Class I carriers. In 1993, this proportion was 43.7% compared to 42.1% for Class I carriers.

Transporteurs des catégories II et III

L'effectif total des transporteurs des catégories I et II a légèrement diminué de 0.7% en 1993 pour s'établir à 5,802 employés, tandis que la rémunération totale a chuté considérablement, soit de 5.9%. La rémunération moyenne a donc fléchi pour passer de \$42,478 à \$40,238. L'écart quant à la rémunération versée par les transporteurs de la catégorie I et les autres transporteurs ferroviaires était de \$7,600, en 1993.

Les transporteurs des catégories I et II ont consacré une part accrue de leurs dépenses à l'effectif comparativement aux transporteurs de la catégorie I. En 1993, cette part a totalisé 43.7% contre 42.1% pour les transporteurs de la catégorie I.

Figure 4.1

Average Annual Compensation, by Carrier, 1992 and 1993

Figure 4.1

Rémunération moyenne annuelle, selon le transporteur, 1992 et 1993

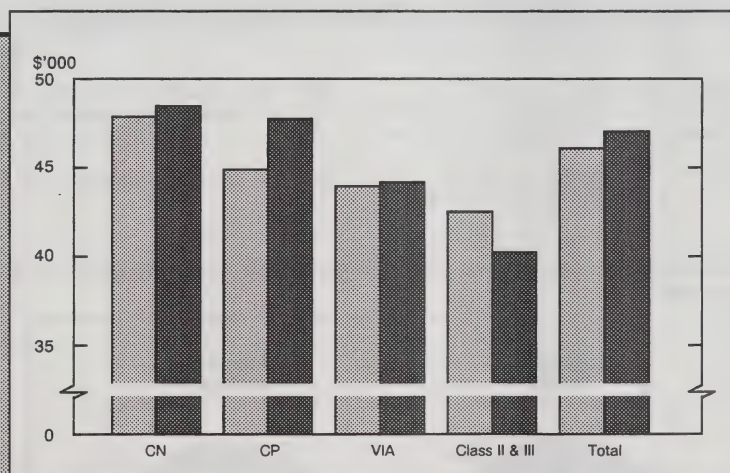


Figure 4.2

Total Compensation as Percentage of Total Expenses, 1992 and 1993

Rémunération totale en pourcentage des dépenses totale, 1992 et 1993

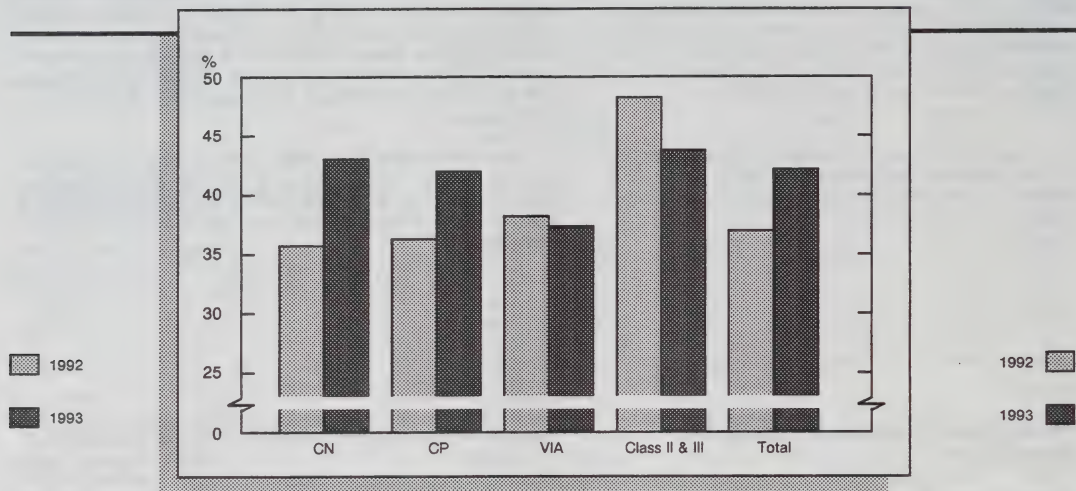
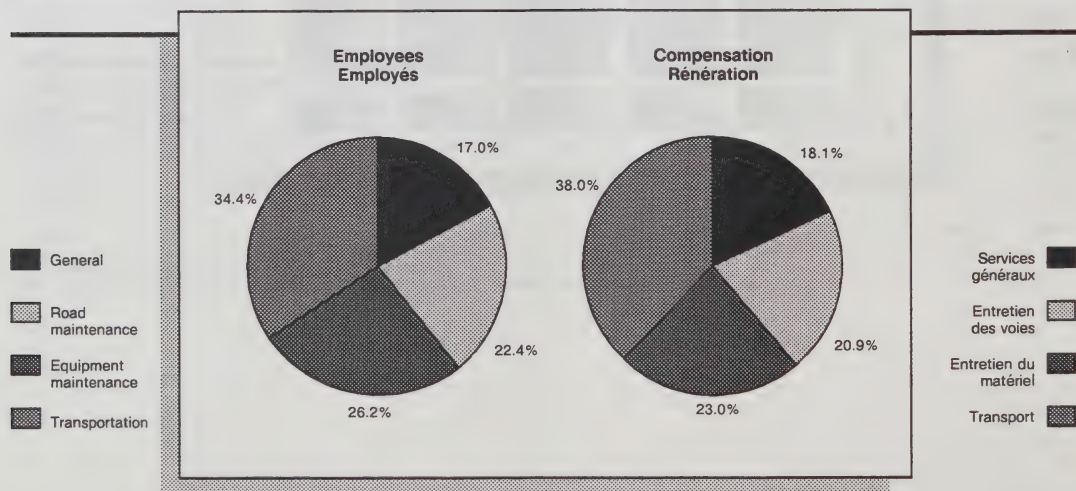


Figure 4.3

Percentage of Total Compensation and Average Number of Employees, 1993

Pourcentage de rémunération total et le nombre moyen d'employé, 1993



Summary Statistics by Function

Between 1992 and 1993 there was a 4.9% decline in employment. All occupational groups were reduced.

The largest group consisted of transportation employees, who also received the highest average compensation of \$53 thousand. This group accounted for 34.4% of employment and 38.8% of total compensation. Employees labelled as "general" were the smallest group, yet received the second highest average compensation of \$50 thousand. Their hourly compensation of \$23.60 was also the highest compared to other groups.

Summary Statistics by Occupational Classifications of Class I Railways

The highest average salaries and wages were paid to managers and supervisors. Employees in this group earned an average of \$65,704 in 1993. The group accounted for 9.4% of the total work force.

The group consisting of craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers was the largest, at 34.9% of the work force earning \$40,226 in average compensation.

The group of professional, scientific, technical and staff assistants earned the highest average compensation per hour of \$24.50.

Similar detail is not available for Class II and III railways

Statistiques sommaires selon la fonction

De 1992 à 1993, on a observé une baisse de 4.9% au titre de l'effectif. Toutes les catégories professionnelles ont été touchées par les compressions.

Les employés des services de transport, qui représentent le plus grand groupe, ont également reçu la rémunération la plus élevée, soit \$53,000. Ce groupe a représenté 34.4% de l'effectif et 38.8% de la rémunération totale. Les employés des services «généraux» ont représenté le plus petit groupe, mais se sont quand même classés au deuxième rang avec une rémunération moyenne de \$50,000. Leur rémunération horaire (\$23.60) était également la plus élevée par rapport à celle des autres groupes.

Statistiques sommaires selon les catégories professionnelles des transporteurs de la catégorie I

Les traitements et les salaires les plus élevés ont été versés au personnel de direction et de surveillance. Ce dernier a gagné en moyenne \$65,704 en 1993. Il a représenté 9.4% de l'effectif total.

Le groupe le plus important, soit celui des ouvriers spécialisés, des hommes de métiers, des chefs d'équipe, des préposés à l'entretien et des aides, a représenté 34.9% de l'effectif et une rémunération moyenne de \$40,226.

Ce sont les personnels professionnel, technique, scientifique et technique et les adjoints qui ont reçu la rémunération horaire moyenne la plus élevée avec \$24.50.

Ces statistiques ne sont pas disponibles pour les sociétés ferroviaires des catégories II et III.

Table 4.2

Summary Statistics by Occupational Classification, Class I Carriers, 1993

Tableau 4.2

Statistiques sommaires sur l'emploi selon les catégories professionnelles, transporteurs de catégorie I, 1993

Occupational classification Catégorie professionnelle	Average number of employees		Service hours paid for Heures de service rémunérée	Total compensation Rémunération total		Average hours paid for Nombre moyen d'heures rémunérée	Average compensation Rémunération moyenne	
	No. - Nbre	%		'000	%		Per hour Horaire	Per year Annuelle
Managerial and supervisory - Direction et surveillance	5,022	9.4	10,780	329,965	12.9	2,146	23.0	65,704
Professional, scientific, technical and staff assistants - Professionnel, scientifique, technique, et consultatifs adjoints	6,651	12.4	14,251	349,003	13.7	2,143	24.5	52,474
Clerical - Personnel de bureau	6,928	13.0	15,078	263,416	10.3	2,176	17.5	38,022
Running trades - Personnel itinérant	11,430	21.4	30,673	679,636	26.6	2,684	22.2	59,461
Working Foremen - Contremaîtres exécutants	2,061	3.9	4,790	91,080	3.6	2 324	19.0	44,192
Craftsmen, tradesmen, lead hands, service workers and helpers - Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, aides et services adjoints	18,644	34.9	41,065	749,981	29.3	2,203	18.3	40,226
Labourers, including building attendants and coach cleaners - Manoeuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures)	2,686	5.0	5,923	91,735	3.6	2,205	15.5	34,153
Floating equipment employees (railway) and others - Personnel de matériel flottant et autres	23	--	54	1,197	--	2,338	22.3	52,025
Total	53,445	100.0	122,614	2,556,013	100.0	2,294	20.8	47,825

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 5 Commodity Statistics

Chapitre 5 Statistiques sur les marchandises

Introduction

This chapter presents summary statistics on the commodities transported by the two class I and 17 Class II common carrier railways operating in Canada during 1993. Information on initial or final haul by region are derived from two sources:

- The Monthly Survey, Railway Transport - Revenue Freight Traffic
- The Railway Annual Report - Revenue Freight Carried (Schedule 11)

A summary by commodity section of revenue freight transported is provided in Table 5.1. Tonnage loaded initially onto railway cars plus that received from U.S. rail reflects the total unduplicated freight traffic. Unloadings and the total delivered to U.S. rail are also recorded.

Regional data by commodity section are presented in tables 5.2 to 5.6. Table 5.7 shows the top 50 commodities ranked by tonnage.

Table 5.8 is derived from the Revenue Freight Carried section of the Annual Report (Schedule 11). Data for Class I railways are shown individually while the remaining railways are grouped under Class II.

Data Quality and Limitations

Users should note the following points concerning railway freight commodity statistics:

1. The total volume of freight carried does not take into account traffic handled in switching services which represents less than 1% of all tonnage.
2. The figures reported include that portion of traffic where a shipper submitted a trailer or container for shipment by rail for piggyback freight. Goods submitted by the shipper as "loose merchandise" which the railways chose to move in a railway-owned trailer (or container) on a flat car as opposed to, for example, a box car, are not

Introduction

Le présent chapitre présente des statistiques sommaires sur les marchandises transportées par deux sociétés ferroviaires de catégorie I et 17 sociétés ferroviaires de catégorie II au Canada en 1993. Les renseignements sur les marchandises en transport initial ou final, selon la région, proviennent de deux sources de données :

- Le transport ferroviaire - trafic des marchandises payantes (enquête mensuelle)
- Le rapport annuel sur le transport ferroviaire - marchandises payantes transportées (section 11)

La tableau 5.1 présente un sommaire de toutes les marchandises payantes transportées, selon la catégorie de marchandises. La somme du tonnage en transport initial et des transferts de marchandises à partir des réseaux américains représente le nombre total de tonnes de marchandises transportées (sans double compte). On y présente également le tonnage déchargé et le tonnage remis à des réseaux américains.

Les tableaux 5.2 à 5.6 présentent les données régionales selon la catégorie de marchandises. Les données sur les 50 principales marchandises transportées, selon le tonnage, sont présentées au tableau 5.7.

Le tableau 5.8 présente des données tirées de la section sur les marchandises payantes transportées du Rapport annuel (section 11). Les données des transporteurs de la catégorie I sont fournies séparément, tandis que celles des autres sociétés sont regroupées sous la catégorie II.

Qualité et limites des données

Les utilisateurs doivent tenir compte des points suivants concernant les statistiques sur les marchandises transportées par chemin de fer :

1. Le volume total du fret transporté ne tient pas compte du fret manutentionné aux gares de triage, lequel représente moins de 1% du tonnage total.
2. En ce qui concerne le trafic rail-route, les données présentées portent sur la portion du trafic pour laquelle l'expéditeur a remis une remorque ou un conteneur devant être expédié par chemin de fer. Les "marchandises diverses" remises par l'expéditeur que les sociétés ferroviaires choisissent de transporter dans leur propre remorque (ou conteneur) sur un wagon plat

included. Loose merchandise freight is included with various other commodity groups according to the nature of the merchandise involved.

3. Data relating to loadings of bituminous coal were overstated for the years 1983-1988. Revisions apply to the number of railway cars loaded, tonnes loaded into railway cars, receipts from Canadian connections and total freight traffic of bituminous coal in Canada and British Columbia.

Please refer to notes on other data limitations pertaining to the carloading statistics in **Chapter 9, Survey Concepts and Data Limitations**.

plutôt que dans un wagon couvert, par exemple, ne sont pas incluses. Les marchandises diverses sont comprises dans les divers autres groupes de marchandises, selon la nature des marchandises en question.

3. Les données relatives aux chargements de houille grasse ont été exagérées pour les années 1983 à 1988. Les rectifications s'appliquent au nombre de wagons chargés, au tonnage chargé sur les wagons, aux recettes provenant des raccordements ferroviaires canadiens ainsi qu'au tonnage total de houille grasse au Canada et en Colombie-Britannique.

Veuillez consulter les notes explicatives spéciales sur les limites des données concernant les statistiques sur les chargements au **Chapitre 9, Concepts d'enquête et limites des données**.

Total Freight Tonnage by Commodity Section

Revenue freight carried by railways within Canada in 1993 are presented by commodity section in Table 5.1. Total freight traffic, excluding interlining between carriers remained almost unchanged in 1993, at 239.3 million tonnes. Of the total tonnage transported, 224.0 million tonnes were initially loaded in Canada, while 15.3 million tonnes were received from United States rail connections.

The unloaded tonnage of 188.1 million tonnes decreased by 6.7 million in 1993 from the 194.8 million unloaded in 1992, while deliveries to U. S. railways (including U.S. to U.S. traffic of 2.8 million) increased to 47.3 million tonnes from 37.9 million tonnes in 1992.

Railway cars loaded in 1993 also remained unchanged at 3.3 million. The average load per railway car decreased to 67.9 tonnes in 1993, from 69.0 tonnes in 1992.

Revenue Freight Receiving Initial Haul by Region and Commodity Section.

In 1993, revenue freight traffic increased in the provinces of Ontario and British Columbia while it decreased in all other regions keeping total traffic in Canada about the same as 1992.

Traffic in the Atlantic region decreased by 3.5% to 31.7 million tonnes and marginally in Quebec to 39.6 million tonnes in 1993.

An increase of 2.1 million tonnes loaded into railway cars in Ontario and a boost of 0.4 million from US rail resulted in 43.1 million tonnes of total freight traffic in that province, an increase of 6.2% compared to 1992.

Tonnage total, selon la catégorie de marchandises

Le tableau 5.1 présente les marchandises payantes transportées au Canada en 1993, selon la catégorie de marchandises. Le tonnage total, à l'exclusion des transferts, demeure le même en 1993 soit 239.3 millions de tonnes. De ce tonnage total, 224.0 millions de tonnes ont été chargées au Canada, tandis que 15.3 millions de tonnes ont été reçues de raccordements ferroviaires américains.

Les déchargements de 188.1 millions de tonnes de marchandises en 1993 représentaient une perte de 6.7 millions de tonnes par rapport aux 194.8 millions de tonnes déchargées en 1992, alors que le tonnage remis aux réseaux américains (y compris des mouvements américains représentant 2.8 millions de tonnes) a progressé pour passer de 37.9 millions de tonnes en 1992 à 47.3 millions de tonnes.

Le nombre de wagons chargés en 1993 est demeuré sensiblement le même soit 3.3 millions. Le tonnage moyen par wagon a également régressé pour passer de 69.0 tonnes en 1992 à 67.9 tonnes en 1993.

Marchandises payantes en transport initial, selon la région et la catégorie de marchandises

En 1993, le trafic de marchandises payantes a chuté dans toutes les régions, sauf en Ontario et en Colombie Britannique pour ainsi conserver le même tonnage total au Canada qu'en 1992.

En 1993, le tonnage dans la région de l'Atlantique a diminué de 3.5% pour s'établir à 31.7 millions de tonnes tandis que pour la région de Québec le tonnage se chiffrait à 39.6 millions de tonnes.

La hausse de 2.1 millions de tonnes chargées sur des wagons en Ontario et le gain de 0.4 million de tonnes en provenance de réseaux américains ont eu pour effet de faire augmenter de 6.2%, par rapport à 1992, le tonnage des marchandises payantes dans cette province (43.1 millions de tonnes).

A decrease of 3.0 million tonnes reduced the traffic in the Prairie region to 82.2 million tonnes in 1993. The decrease took place mainly in the transportation of food, feed, beverages and tobacco.

As labour disputes in the coal industry in British Columbia were resolved, the transportation of crude materials returned to more normal levels, thus total freight traffic increased 3.6% to 42.7 million tonnes in 1993 from 41.3 million tonnes in 1992.

Leading Commodities Handled

Of the total unduplicated freight traffic of 239.3 million tonnes, bituminous coal accounted for 13.9% of the total, followed by iron ore and concentrates at 12.6% and wheat at 9.1%. The overall share of these top three ranking commodities in the total, decreased to 35.7% in 1993 from 39.3% in 1992. These commodities were mostly transported domestically for marine export.

Of the tonnages delivered to the United States, various wood products such as lumber, newsprint paper and wood-pulp, and potash were among the leading commodities.

Carrier Freight Tonnage by Commodity Section and Major Commodities

Railways in Canada handled 265.5 million tonnes of freight (including interline traffic) a decrease of 0.6% from 1992. Tonnage originating on the carriers' lines (excluding interline) totalled 224.0 million tonnes, a decrease of 0.9% from 1992. Interline traffic also decreased to 26.2 million tonnes in 1993 from 27.5 million tonnes in 1992.

Likewise unloadings in Canada in 1993 also decreased by 3.4% to 188.1 million tonnes. However tonnage delivered to U.S. rail increased to 47.3 million tonnes from 44.0 million tonnes in 1992. Freight from U.S. railways destined to Canadian points at 12.5 million tonnes and U.S. to U.S. traffic at 2.8 million tonnes represented a total increase of 12.2% from 1992.

Of the 265.5 million tonnes transported, CN handled 39.6%, CP 30.2% and the Class II carriers 30.3%.

Dans la région des Prairies, le tonnage a chuté de 3.0 millions de tonnes pour se fixer à 82.2 millions de tonnes en 1993. Cette diminution est due principalement au transport de nourriture, des aliments de pâturage, des boissons alcoolisées et du tabac.

La résolution des conflits de travail dans le secteur des mines de charbon de la Colombie-Britannique a eu pour effet d'amener le transport des matières brutes à un niveau normal, soit d'augmenter le trafic de marchandises de 3.6% pour s'établir à 42.7 millions de tonnes en 1993 par rapport à 41.3 millions de tonnes en 1992.

Principales marchandises manutentionnées

La houille grasse a représenté 13.9% du tonnage total (sans double compte) établi à 239.3 millions de tonnes; viennent ensuite les minerais et concentrés de fer avec 12.6% et le blé avec 9.1%. Les parts de ces trois plus importantes marchandises ont régressé, passant de 39.3% en 1992 à 35.7% en 1993. Ces marchandises ont été le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Parmi les principales marchandises acheminées aux États-Unis, mentionnons les différents produits du bois tels que le bois d'œuvre, le papier journal et la pâte de bois, ainsi que la potasse.

Tonnage, selon la catégorie de marchandises et les principales marchandises

Les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 265.5 millions de tonnes de marchandises (y compris les transferts), soit une diminution de 0.6% par rapport à 1992. Le tonnage transporté initialement sur les voies des sociétés déclarantes (à l'exclusion de tous les transferts) a totalisé 224.0 millions de tonnes, soit 0.9% de moins qu'en 1992. Le tonnage des transferts a baissé pour passer de 26.2 millions de tonnes en 1993 par rapport à 27.5 millions de tonnes en 1992.

De même, les marchandises déchargées au Canada en 1993 ont également chuté de 3.4% pour atteindre 188.1 millions de tonnes, tandis que le tonnage remis aux réseaux américains a augmenté, passant à 47.3 millions de tonnes par rapport à 44.0 millions de tonnes en 1992. Les données sur les marchandises acheminées des réseaux américains aux réseaux canadiens et celles acheminées entre réseaux américains ont augmenté par rapport à 1992, s'établissant à 12.5 millions de tonnes et à 2.8 millions de tonnes respectivement.

Le CN a transporté 39.6% du tonnage total de 265.5 millions de tonnes, le CP, 30.0%, et les transporteurs de la catégorie II, 30.3%.

The transportation of crude materials (127.6 million tonnes) accounted for 48.0% of the total freight traffic. Iron ore and concentrates and bituminous coal contributed 31.0% and 31.1% respectively to the commodity section's total. Class II carriers transported 48.2% of this section's total traffic, 64.3% of which was iron ore and concentrates. The commodities in this section are mostly transported domestically for marine export.

The transportation of 82.2 million tonnes of fabricated materials represented 30.9% of the total freight traffic. Lumber, building boards, woodpulp, newsprint paper, groundwood printing and specialty paper constituted 29.1 million tonnes and potash another 10.2 million. CN transported 49.7%, CP 31.2% and the Class II carriers the remaining 19.1% of fabricated materials.

In 1993, the average load per railway car was 67.9 tonnes, a decrease from 69.0 tonnes in 1992. CP and CN averaged 65.9 and 63.0 respectively. Class II carriers averaged 78.6 tonnes per car, this is due to their specialization in the transportation of resource based commodities such as iron ore and concentrates.

Les matières brutes (127.6 millions de tonnes) ont représenté 48.0% du tonnage total, les minerais et concentrés de fer et la houille grasse ayant représenté 31.0% et 31.1% respectivement du tonnage total de ce groupe de marchandises. Les transporteurs de la catégorie II ont transporté 48.2% du tonnage total de matières brutes, dont 64.3% se composaient de minerais et de concentrés de fer. Ces marchandises sont le plus souvent transportées au Canada en vue d'être exportées par mer.

Les demi-produits (82.2 millions de tonnes) ont représenté 30.9% du tonnage total. Le bois d'œuvre, les panneaux de bois, la pâte de bois, le papier journal, le papier de pâte mécanique et le papier spécial ont figuré pour 29.1 millions de tonnes, et la potasse, pour un autre 10.2 millions de tonnes. Le CN a transporté 49.7% du tonnage total, le CP, 31.2%, et les transporteurs de la catégorie II, l'autre 19.1% des demi-produits.

En 1993, le tonnage moyen par wagon était de 67.9 tonnes, une baisse par rapport à 69.0 tonnes en 1992. La moyenne était de 65.9 tonnes pour le CP et de 63.0 tonnes pour le CN, tandis qu'elle était de 78.6 tonnes par wagon pour les transporteurs de la catégorie II, différence attribuable au caractère particulier de leurs opérations, par exemple le transport de marchandises en vrac comme les minerais et concentrés de fer.

FOR FURTHER READING

Selected Publications
from Statistics Canada

LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications
de Statistique Canada

Title	Titre	Catalogue
Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bilingual Eight issues/year.	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bilingue Huit numéros/année.	50-002
Air Carrier Operations in Canada, Quarterly, Bilingual	Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel, Bilingue	51-002
Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly, Bilingual	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, Mensuel, Bilingue	51-004
Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly, Bilingual	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Trimestriel, Bilingue	51-005
Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, Annuel, Bilingue	51-204
Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, Annual, Bilingual	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, Annuel, Bilingue	51-205
Canadian Civil Aviation, Annual, Bilingual	Aviation civile canadienne, Annuel, Bilingue	51-206
Air Charter Statistics, Annual, Bilingual	Statistique des affrètements aériens, Annuel, Bilingue	51-207
Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional, issued in 1992.	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, Hors série, publiée en 1992.	51-501
Railway Carloadings, Monthly, Bilingual	Chargements ferroviaires, Mensuel, Bilingue	52-001
Railway Operating Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique de l'exploitation ferroviaire, Mensuel, Bilingue	52-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Monthly, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Mensuel, Bilingue	53-003
Passenger Bus and Urban Transit Statistics, Annual, Bilingual	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, Annuel, Bilingue	53-215
Road Motor Vehicles: Fuel Sales, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, Annuel, Bilingue	53-218
Road Motor Vehicles: Registrations, Annual, Bilingual	Véhicules automobiles: Immatriculations, Annuel, Bilingue	53-219
Trucking in Canada, Annual, Bilingual	Le camionnage au Canada, Annuel, Bilingue	53-222
Shipping in Canada, Annual Bilingual	Le transport maritime au Canada, Annuel, Bilingue	54-205

To order a publication you may telephone 1-613-951-7277 or use facsimile number 1-613-951-1584. For toll free in Canada only telephone 1-800-267-6677. When ordering by telephone or facsimile a written confirmation is not required.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner au 1-613-951-7277 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584. Pour appeler sans frais, au Canada, composez le 1-800-267-6677. Il n'est pas nécessaire de nous faire parvenir une confirmation écrite pour une commande faite par téléphone ou télécopieur.

Table 5.1

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul within Canada, by Commodity Section, 1993

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	394,377	31 913 349	2 309 974	502 704
III Crude materials, inedible (C.L.)	1,289,995	106 407 296	3 150 549	327 453
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	937,666	68 568 278	4 486 218	1 755 368
V End-products, inedible (C.L.)	188,757	3 635 143	955 646	14 642
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	489,681	13 465 066	1 624 052	154 205
VII Non-carload freight	...	17 716	18	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	3,300,476	224 006 843	12 526 453	2 754 360

Table 5.2

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Atlantic Provinces, by Commodity Section, 1993

Commodity Section	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	2,412	180 407	4 405	10 459
III Crude materials, inedible (C.L.)	303,551	26 202 207	3 866	1 112
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	39,173	2 974 885	304 662	338 231
V End-products, inedible (C.L.)	6,969	61 788	91	41
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	55,329	1 631 888	-	16
VII Non-carload freight	...	1 937	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	407,434	31 053 119	313 022	349 855

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.1

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer au Canada, selon le catégorie de marchandises, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
34 726 027	14.512	30 441 954	3 744 932	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
109 885 298	45.922	103 970 911	4 642 341	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
74 809 864	31.264	38 328 720	34 302 927	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
4 605 431	1.925	2 354 089	2 245 728	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
15 243 323	6.370	12 939 945	2 313 487	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
17 734	.007	16 596	1 125	Trafic des chargements de détail	VII
239 287 656	100.000	188 052 191	47 250 524	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.2

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces de l'Atlantique, selon le catégorie de marchandises, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total	Unloaded from railway cars	Delivered to United States rail		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des États-Unis	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
195 271	.616	391 892	13 249	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
26 207 185	82.631	8 518 334	46 637	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
3 617 778	11.407	3 263 196	240 824	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
61 920	.195	190 378	4 829	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
1 631 904	5.145	1 684 373	379	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
1 937	.006	4 551	–	Trafic des chargements de détail	VII
31 715 996	100.000	14 052 710	305 911	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.3

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Quebec, by Commodity Section, 1993

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	2,949	170 471	55 190	9 471
III Crude materials, inedible (C.L.)	242,801	20 173 429	273 871	149 194
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	199,687	13 307 313	446 714	411 719
V End-products, inedible (C.L.)	13,866	306 053	285 870	5 881
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	136,435	3 909 807	88 657	140
VII Non-carload freight	...	11 657	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	595,738	37 878 723	1 150 306	576 402

Table 5.4

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of Ontario, by Commodity Section, 1993

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	42,636	3 296 118	965 301	459 957
III Crude materials, inedible (C.L.)	147,963	10 492 269	1 421 504	146 172
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	198,566	13 967 197	2 238 362	622 007
V End-products, inedible (C.L.)	151,779	3 065 438	470 819	8 629
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	166,826	4 549 956	1 347 193	3 484
VII Non-carload freight	...	3 136	18	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	707,770	35 374 102	6 443 199	1 240 246

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.3

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de Québec, selon le catégorie de marchandises, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
235 132	.594	2 495 750	655 298	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
20 596 494	52.004	39 528 997	578 562	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
14 165 746	35.767	6 702 179	5 546 660	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
597 804	1.509	556 436	384 234	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
3 998 604	10.096	3 229 363	81 157	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
11 657	.029	7 838	–	Trafic des chargements de détail	VII
39 605 431	100.000	52 520 564	7 245 913	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.4

Marchandises payantes – transport initial ou final par chemin de fer dans la province de l'Ontario, selon le catégorie de marchandises, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
–	–	–	–	Animaux vivants (charge complète)	I
4 721 376	10.965	10 050 517	984 404	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
12 059 945	28.009	12 282 256	1 971 669	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
16 827 566	39.082	10 397 069	10 496 547	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
3 544 886	8.233	999 671	1 819 790	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
5 900 633	13.704	2 932 907	1 976 596	Transports spéciaux (charge complète)(1)	VI
3 154	.007	662	1 125	Trafic des chargements de détail	VII
43 057 547	100.000	36 663 078	17 250 129	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.5

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Prairie Provinces, Yukon or Northwest Territories, by Commodity Section, 1993

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	343,597	28 049 652	1 203 639	22 817
III Crude materials, inedible (C.L.)	244,315	20 934 297	1 257 729	21 000
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	338,502	27 197 033	910 054	282 476
V End-products, inedible (C.L.)	9,110	93 462	168 224	-
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	68,677	1 751 615	120 938	150 565
VII Non-carload freight	...	192	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	1,004,201	78 026 255	3 660 577	476 857

Table 5.6

Revenue Freight Receiving Initial or Final Rail Haul in the Province of British Columbia, by Commodity Section, 1993

Commodity Section	Number of railway cars	Loaded onto railway cars	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
	Nombre de wagons	Chargées sur wagons	Destined to Canadian points	Destined to United States points
			À destination du Canada	À destination des États-Unis
	Cars - Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
I Live animals (C.L.)	-	-	-	-
II Food, feed, beverages and tobacco (C.L.)	2,783	216 701	81 439	-
III Crude materials, inedible (C.L.)	351,365	28 605 094	193 579	9 975
IV Fabricated materials, inedible (C.L.)	161,738	11 121 850	586 426	100 935
V End-products, inedible (C.L.)	7,033	108 402	30 642	91
VI Special types of traffic (C.L.) ¹	62,414	1 621 800	67 264	-
VII Non-carload freight	...	794	-	-
Total Grand total, carload and non carload traffic	585,333	41 674 644	959 349	111 000

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.5

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans les provinces des Prairies, dans le Yukon ou les Territoires du Nord-ouest, selon le catégorie de marchandises, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
29 276 108	35.631	1 147 637	905 084	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
22 213 026	27.035	4 606 468	1 715 510	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
28 389 563	34.552	6 330 260	14 191 591	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
261 686	.318	501 300	17 633	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
2 023 118	2.462	2 622 719	221 398	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
192	-	2 233	-	Trafic des chargements de détail	VII
82 163 689	100.000	15 210 614	17 051 208	Total général, charge complète et chargements de détail	

Tableau 5.6

Marchandises payantes - transport initial ou final par chemin de fer dans la province de la Colombie-Britannique, selon le catégorie de marchandises, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States		
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des	Catégorie de marchandises	
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
-	-	-	-	Animaux vivants (charge complète)	I
298 140	.697	16 356 158	1 186 897	Denrées alimentaires, aliments pour animaux, boissons et tabacs (charge complète)	II
28 808 648	67.397	39 034 856	329 963	Matières brutes, non comestibles (charge complète)	III
11 809 211	27.627	11 636 016	3 827 305	Demi-produits, non comestibles (charge complète)	IV
139 135	.326	106 304	19 242	Produits finals, non comestibles (charge complète)	V
1 689 064	3.951	2 470 583	33 957	Transports spéciaux (charge complète) ¹	VI
794	.002	1 312	-	Trafic des chargements de détail	VII
42 744 993	100.000	69 605 225	5 397 363	Total général, charge complète et chargements de détail	

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.7

Leading Commodities Transported by Railways within Canada, 1993

Commodity	Number of railway cars Nombre de wagons	Loaded onto railway cars Chargées sur wagons	Received from United States rail En provenance des États-Unis	
			Destined to Canadian points À destination du Canada	Destined to United States points À destination des États-Unis
No.	Cars – Wagons	Tonnes	Tonnes	Tonnes
238 Bituminous coal	375,060	33 199 487	101 442	36 291
208 Iron ore and concentrates	343,664	30 262 666	5 177	–
034 Wheat	249,000	21 108 494	687 770	74 629
416 Muriate of potassium (potash)	113,305	10 192 106	4 779	1 578
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) (1)	259,745	8 161 756	1 287 348	151 877
308 Lumber	130,836	8 617 548	115 489	193 122
330 Woodpulp	108,932	7 785 213	239 603	182 599
190 Pulpwood chips	136,330	7 986 578	106 034	3 285
202 Bauxite ore and alumina	65,703	6 064 468	31 048	688
334 Newsprint paper	84,254	4 994 740	23 125	9 225
276 Gypsum	52,800	4 379 645	3 716	169
024 Barley	51,182	4 007 853	219 623	249
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) (1)	176,081	3 272 304	242 196	439
170 Rapeseed	42,597	3 317 602	18 266	–
382 Sulphuric acid	35,093	3 105 167	54 871	2 098
214 Nickel-copper ores and concentrates	43,996	3 011 375	–	–
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s.	28,818	2 548 601	322 205	5 522
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s.	34,371	2 708 590	62 088	60 773
290 Sulphur, n.e.s.	30,499	2 788 564	178	–
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg)	35,380	2 276 735	132 332	67 627
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms	25,976	1 981 923	402 446	40 836
554 Passenger automobiles and chassis	84,412	1 747 626	254 469	2 507
228 Iron and steel scrap	20,537	1 331 004	656 494	2 038
182 Logs and bolts of wood	28,683	1 853 353	9 150	4 441
516 Portland cement, standard	18,158	1 597 634	137 761	87
336 Groundwood printing and specialty paper	12,297	748 543	164 537	797 183
288 Liquid sulphur	18,600	1 616 346	87	–
284 Common salt, rock or bulk	15,709	1 549 863	10 219	44 250
322 Wood building boards, n.e.s.	19,001	1 247 888	134 291	110 181
402 Alcohols and their derivatives	16,483	1 366 980	38 110	9 557
626 Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic)	39,254	1 406 147	275	558
400 Hydrocarbons and their derivatives	15,940	1 292 978	81 026	16 371
468 Sheet and strip, steel	18,665	1 353 314	27 694	4 580
558 Road motor vehicles, n.e.s.	65,310	1 145 431	129 840	799
222 Zinc ore and concentrates	15,175	1 246 579	10 921	–
028 Oats	17,402	1 227 629	1 918	8 305
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s.	15,075	1 157 554	9 103	24 843
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s.	10,299	904 942	243 192	38 871
282 Phosphate rock	10,760	967 447	181 483	–
204 Copper ores and concentrates	10,868	957 810	127 411	–
240 Lignite coal	11,965	1 000 183	31 400	–
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s.	12,025	933 204	37 004	414
442 Fuel oil, n.e.s.	13,129	904 233	58 013	–
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s.	12,648	913 586	7 270	1 350
344 Paperboard, n.e.s.	13,380	669 954	170 792	43 359
026 Corn	5,531	474 312	302 239	89 105
464 Bars and rods, steel	11,268	817 824	42 471	212
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s.	10,489	753 938	47 538	56 092
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s.	7,681	580 732	259 507	325
104 Vegetables, dried	10,485	806 412	26 218	5 353

¹ Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents.

Tableau 5.7

Principales marchandises transportées par chemin de fer au Canada, 1993

Total freight traffic (initial haul)	Percentage of grand total rail	Unloaded from railway cars	Delivered to United States	Type de marchandises	N°
Total du trafic de marchandises (transport initial)	Pourcentage du total général États-Unis	Déchargées du wagon	Remises aux réseaux des		
Tonnes	%	Tonnes	Tonnes		
33 337 220	13.931	32 237 191	556 777	Houille grasse	238
30 267 843	12.649	30 260 707	83	Minerais et concentrés de fer	208
21 870 893	9.140	20 255 537	1 345 502	Blé	034
10 198 463	4.262	5 148 471	5 059 824	Chlorure (muriate) de potassium	416
9 600 981	4.012	7 986 393	1 618 481	C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) (1)	630
8 926 159	3.730	2 029 831	6 959 129	Bois de construction	308
8 207 415	3.430	4 546 821	3 187 368	Pâte de bois	330
8 095 897	3.383	7 410 035	635 066	Copeaux de bois à pâte	190
6 096 204	2.548	5 500 035	262 892	Minerais de bauxite et alumine	202
5 027 090	2.101	1 090 732	3 568 220	Papier journal	334
4 383 530	1.832	4 236 304	7 057	Gypse	276
4 227 725	1.767	3 626 707	531 693	Orge	024
3 514 939	1.469	3 278 523	253 224	R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v) (1)	628
3 335 868	1.394	3 282 041	24 072	Colza	170
3 162 136	1.321	1 443 799	858 731	Acide sulfurique	382
3 011 375	1.258	3 011 375	-	Minerais et concentrés de nickel-cuivre	214
2 876 328	1.202	1 389 867	1 641 405	Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	418
2 831 451	1.183	1 662 111	1 154 219	Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	388
2 788 742	1.165	2 776 598	464	Soufre n.d.a.	290
2 476 694	1.035	1 157 971	1 277 960	Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	450
2 425 205	1.013	1 509 000	929 509	Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	426
2 004 602	.838	938 164	1 125 808	Voitures particulières et châssis	554
1 989 536	.831	1 621 544	385 289	Ferraille de fer et d'acier	228
1 866 944	.780	1 841 052	18 227	Billes et billots de bois	182
1 735 482	.725	801 164	740 347	Ciment portland ordinaire	516
1 710 263	.715	226 415	1 523 682	Papier de pâte mécanique et papier spécial	336
1 616 433	.675	104 703	1 513 010	Soufre liquide	288
1 604 332	.670	1 019 061	73 548	Sel gemme de saline	284
1 492 360	.624	591 019	721 795	Panneaux de bois de construction n.d.a.	322
1 414 647	.591	1 115 810	265 162	Alcools et leurs dérivés	402
1 406 980	.588	1 404 569	1 913	Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	626
1 390 375	.581	865 898	531 688	Hydrocarbures et leurs dérivés	400
1 385 588	.579	1 077 755	265 167	Feuilles et feuillards d'acier	468
1 276 070	.533	527 444	681 440	Véhicules automobiles routiers n.d.a.	558
1 257 500	.526	1 225 359	14 511	Minerais et concentrés de zinc	222
1 237 852	.517	950 453	284 114	Avoine	028
1 191 500	.498	1 149 757	36 958	Pierre calcaire concassée n.d.a.	270
1 187 005	.496	695 916	457 636	Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	394
1 148 930	.480	1 149 442	86	Roche phosphatée	282
1 085 221	.454	1 315 865	5 234	Minerais et concentrés de cuivre	204
1 031 583	.431	1 038 215	1 392	Lignites	240
970 622	.406	70 329	940 755	Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	480
962 246	.402	880 476	56 619	Mazout n.d.a.	442
922 206	.385	544 976	338 102	Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	136
884 105	.369	642 724	259 525	Carton n.d.a.	344
865 656	.362	420 814	387 121	Mais	026
860 507	.360	464 342	390 499	Barres et tiges d'acier	464
857 568	.358	725 652	124 994	Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	138
840 564	.351	650 908	149 681	Produits chimiques industriels n.d.a.	432
837 983	.350	794 258	25 180	Légumes séchés	104

¹ Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993**

		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
024 Barley – Orge						
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	32,178	18,375	629	51,182
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 509 892	1 451 412	46 549	4 007 853
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 414	20 077	79 202	109 693
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	21 122	198 501	-	219 623
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	82	167	-	249
06	Total carried – Total transporté ¹	"	2 541 510	1 670 157	125 751	4 337 418
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 305 183	1 308 305	13 219	3 626 707
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	139 682	4 235	35 102	179 019
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	96 645	357 618	77 430	531 693
026 Corn – Maïs						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	2,276	1,445	1,810	5,531
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	193 682	124 920	155 710	474 312
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	36 033	16 594	37 670	90 297
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	201 266	48 768	52 205	302 239
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	83 431	845	4 829	89 105
15	Total carried – Total transporté ¹	"	514 412	191 127	250 414	955 953
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	249 586	95 663	75 565	420 814
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	89 530	4 872	53 617	148 019
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	175 296	90 593	121 232	387 121
028 Oats – Avoine						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,047	5,607	748	17,402
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	793 455	382 500	51 674	1 227 629
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 515	915	28 124	36 554
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 470	448	-	1 918
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	259	8 046	-	8 305
24	Total carried – Total transporté ¹	"	802 699	391 909	79 798	1 274 406
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	620 735	314 279	15 439	950 453
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 028	582	31 229	39 839
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	173 935	77 049	33 130	284 114
034 Wheat – Blé						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	109,117	135,949	3,934	249,000
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	9 006 531	11 769 279	332 684	21 108 494
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	33 394	35 631	84 599	153 624
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	135 902	551 246	622	687 770
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 527	70 742	1 360	74 629
33	Total carried – Total transporté ¹	"	9 178 354	12 426 898	419 265	22 024 517
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	8 513 481	11 644 187	97 869	20 255 537
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	119 215	50 135	254 129	423 479
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	545 658	732 576	67 268	1 345 502

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
104 Vegetables, dried – Légumes séchés					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,669	4,629	187	10,485
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	428 489	355 940	21 983	806 412
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	35 601	–	234	35 835
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	15 988	4 557	5 673	26 218
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 739	614	–	5 353
42 Total carried – Total transporté(1)	"	484 817	361 111	27 890	873 818
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	467 975	322 198	4 085	794 258
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	169	30 407	23 803	54 379
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	16 673	8 507	–	25 180
134 Soyabean oil meal – Tourteaux de soja					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	2,500	1,881	1	4,382
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	190 035	155 998	85	346 118
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	50 423	612	–	51 035
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	336 825	68 667	702	406 194
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	27 763	8 633	1 138	37 534
06 Total carried – Total transporté(1)	"	605 046	233 910	1 925	840 881
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	500 273	193 948	21	694 242
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	55 351	5 989	681	62 021
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	49 423	33 972	1 223	84 618
136 Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6,271	5,014	1,363	12,648
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	447 640	364 840	101 106	913 586
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	28 614	1 754	82 966	113 334
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	664	6 184	422	7 270
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	220	697	433	1 350
15 Total carried – Total transporté(1)	"	477 138	373 475	184 927	1 035 540
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	298 231	246 547	198	544 976
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	127 599	24 460	402	152 461
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	51 308	102 468	184 326	338 102
138 Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7,348	2,775	366	10,489
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	553 534	176 719	23 685	753 938
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	18 267	3 507	1 371	23 145
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	15 430	18 254	13 854	47 538
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	9 601	43 581	2 910	56 092
24 Total carried – Total transporté(1)	"	596 832	242 061	41 820	880 713
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	541 382	171 304	12 966	725 652
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 411	14 602	7 056	30 069
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	47 039	56 156	21 799	124 994

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
992 Total – Total					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	197,941	186,623	9,816	394,380
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	15 610 388	15 522 808	780 643	31 913 839
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	299 340	96 423	336 567	732 330
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 016 850	1 156 017	137 324	2 310 191
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	205 173	243 569	53 952	502 694
33 Total carried – Total transporté ¹	"	17 131 751	17 018 817	1 308 486	35 459 054
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	15 059 094	15 096 773	287 116	30 442 983
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	643 084	209 151	418 909	1 271 144
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 429 572	1 712 894	602 464	3 744 930
170 Rapeseed – Colza					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	25,173	16,705	719	42,597
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 965 123	1 300 072	52 407	3 317 602
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 562	709	330	3 601
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	18 184	–	82	18 266
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté ¹	"	1 985 869	1 300 781	52 819	3 339 469
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 981 187	1 278 194	22 660	3 282 041
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	477	3 048	29 829	33 354
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	–
182 Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,144	11,069	12,470	28,683
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	279 895	693 242	880 216	1 853 353
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	14 702	24 712	482	39 896
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	253	8 834	63	9 150
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 565	2 876	–	4 441
06 Total carried – Total transporté ¹	"	296 415	729 664	880 761	1 906 840
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	285 875	685 167	870 010	1 841 052
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 021	36 609	9 929	47 559
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	9 518	7 887	822	18 227
190 Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	79,705	14,897	41,728	136,330
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	4 692 684	695 808	2 598 086	7 986 578
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	99 417	35 915	21 760	157 092
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	106 034	–	–	106 034
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	3 044	–	241	3 285
15 Total carried – Total transporté ¹	"	4 901 179	731 723	2 620 087	8 252 989
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	4 139 760	731 723	2 538 552	7 410 035
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	126 858	–	81 028	207 886
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	634 559	–	507	635 066

See footnotes at end of tables

Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
202 Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine		4 204	19 538	330	24 072
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6,542	4,636	54,525	65,703
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	569 893	416 954	5 077 621	6 064 468
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	630	174	9 339	10 143
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 458	25 440	1 150	31 048
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	54	634	–	688
24 Total carried – Total transporté ¹	"	575 035	443 202	5 088 110	6 106 347
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	317 718	442 308	4 740 009	5 500 035
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 516	176	341 730	343 422
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	255 802	718	6 372	262 892
204 Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	2,927	6,140	1,801	10,868
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	251 789	547 275	158 746	957 810
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	57 671	159 508	420 991	638 170
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	113 216	13 893	302	127 411
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
33 Total carried – Total transporté ¹	"	422 676	720 676	580 039	1 723 391
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	343 346	392 772	579 747	1 315 865
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	79 330	322 839	123	402 292
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	5 065	169	5 234
208 Iron ore and concentrates – Minerais et concentrés de fer					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	47	153	343,464	343,664
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 773	13 696	30 245 197	30 262 666
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	1 379	–	9 264 581	9 265 960
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	5 177	–	–	5 177
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté ⁽¹⁾	"	10 329	13 696	39 509 778	39 533 803
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	10 246	13 696	30 236 765	30 260 707
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	9 273 013	9 273 013
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	83	–	–	83
214 Nickel-copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de nickel-cuivre					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	–	43,996	–	43,996
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	–	3 011 375	–	3 011 375
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	–	–
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	–	–
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté ⁽¹⁾	"	–	3 011 375	–	3 011 375
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	–	3 011 375	–	3 011 375
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–	–
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	–	–	–

See footnotes at end of tables

Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
222 Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	8,056	4,694	2,425	15,175
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	669 002	368 606	208 971	1 246 579
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	21 823	–	–	21 823
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	654	2 028	8 239	10 921
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
15	Total carried – Total transporté(1)	"	691 479	370 634	217 210	1 279 323
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	690 641	352 783	181 935	1 225 359
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	17 648	21 805	39 453
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	838	203	13 470	14 511
228 Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	13,802	4,664	2,071	20,537
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	887 488	296 808	146 708	1 331 004
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	38 985	759	14 540	54 284
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	82 716	555 208	18 570	656 494
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	935	346	757	2 038
24	Total carried – Total transporté(1)	"	1 010 124	853 121	180 575	2 043 820
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	803 065	802 320	16 159	1 621 544
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 593	7 879	18 518	36 990
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	196 466	42 923	145 900	385 289
238 Bituminous coal – Houille grasse						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	115,669	146,517	112,874	375,060
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	10 525 790	13 181 905	9 491 792	33 199 487
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	6 258 547	26 092	1 205	6 285 844
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	26 225	257	74 960	101 442
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	75	–	36 216	36 291
33	Total carried – Total transporté(1)	"	16 810 637	13 208 254	9 604 173	39 623 064
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	16 790 338	12 645 881	2 800 972	32 237 191
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	9 473	52 638	6 766 985	6 829 096
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	10 827	509 734	36 216	556 777
240 Lignite coal – Lignite						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,248	10,717	–	11,965
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	84 473	915 710	–	1 000 183
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	248 888	–	80	248 968
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	17 962	–	13 438	31 400
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42	Total carried – Total transporté(1)	"	351 323	915 710	13 518	1 280 551
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	349 930	674 847	13 438	1 038 215
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	81	240 863	–	240 944
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 312	–	80	1 392

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
270 Limestone, crushed or broken, n.e.s. – Pierre calcaire concassée n.d.a.					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,943	792	2,340	15,075
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	954 685	64 882	137 987	1 157 554
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 021	516	–	2 537
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	810	7 573	720	9 103
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	4 311	1 474	19 058	24 843
06 Total carried – Total transporté(1)	"	961 827	74 445	157 765	1 194 037
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	956 095	55 761	137 901	1 149 757
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 422	5 182	720	7 324
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	4 311	13 503	19 144	36 958
276 Gypsum – Gypse					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	27,511	25,289	–	52,800
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 559 124	1 820 521	–	4 379 645
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 565	–	–	10 565
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	3 641	–	75	3 716
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	169	–	169
15 Total carried – Total transporté(1)	"	2 573 330	1 820 690	75	4 394 095
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 573 330	1 662 899	75	4 236 304
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	150 733	–	150 733
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	7 057	–	7 057
282 Phosphate rock – Roche phosphatée					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,933	827	–	10,760
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	895 106	72 341	–	967 447
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	513	86	–	599
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	171 197	10 276	10	181 483
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
24 Total carried – Total transporté(1)	"	1 066 816	82 703	10	1 149 529
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 066 816	82 616	10	1 149 442
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	–	–	–	–
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	–	86	–	86
284 Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	10,153	443	5,113	15,709
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	908 024	38 949	602 890	1 549 863
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 712	92 845	31 755	127 312
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	10 219	10 219
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	44 250	–	–	44 250
33 Total carried – Total transporté(1)	"	954 986	131 794	644 864	1 731 644
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	892 748	116 941	9 372	1 019 061
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	7 940	–	631 096	639 036
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	54 299	14 853	4 396	73 548

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
288 Liquid sulphur – Soufre liquide					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7,526	10,421	653	18,600
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	646 108	919 191	51 047	1 616 346
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	611	1 220	5 577	7 408
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	87	–	87
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
42 Total carried – Total transporté(1)	"	646 719	920 498	56 624	1 623 841
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	36 504	63 322	4 877	104 703
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 928	3 326	874	6 128
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	608 287	853 850	50 873	1 513 010
290 Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	13,259	10,545	6,695	30,499
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 186 769	983 993	617 802	2 788 564
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	–	7 547	7 547
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	–	–	178	178
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
06 Total carried – Total transporté(1)	"	1 186 769	983 993	625 527	2 796 289
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 180 004	983 615	612 979	2 776 598
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	6 679	–	12 547	19 226
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	86	378	–	464
993 Total – Total					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	359,632	332,455	597,908	1,289,995
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	28 536 909	26 832 327	51 038 136	106 407 372
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	7 026 583	653 659	9 989 504	17 669 746
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 405 654	1 372 358	372 537	3 150 549
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	192 717	55 376	79 360	327 453
15 Total carried – Total transporté(1)	"	37 161 863	28 913 720	61 479 537	127 555 120
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	34 507 834	25 952 483	43 512 130	103 972 447
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	553 782	965 468	17 421 085	18 940 335
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 100 247	1 995 770	546 324	4 642 341
308 Lumber – Bois de construction					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	68,388	17,809	44,639	130,836
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	4 384 580	1 282 315	2 950 653	8 617 548
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	952 318	282 832	680 762	1 915 912
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	30 647	77 252	7 590	115 489
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	66 185	23 783	103 154	193 122
24 Total carried – Total transporté(1)	"	5 433 730	1 666 182	3 742 159	10 842 071
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 149 034	343 115	537 682	2 029 831
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	71 260	92 808	1 689 042	1 853 110
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	4 213 436	1 230 259	1 515 434	6 959 129

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
322 Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12,924	2,874	3,203	19,001
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	843 069	186 193	218 626	1 247 888
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	89 194	23 441	136 929	249 564
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	15 873	97 098	21 320	134 291
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	50 671	58 337	1 173	110 181
33	Total carried – Total transporté(1)	"	998 807	365 069	378 048	1 741 924
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	365 133	205 319	20 567	591 019
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	152 906	123 922	152 279	429 107
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	480 768	35 827	205 200	721 795
330 Woodpulp – Pâte de bois						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	47,794	38,521	22,617	108,932
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	3 452 310	2 675 668	1 657 235	7 785 213
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	99 609	58 803	444 451	602 863
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	115 885	111 271	12 447	239 603
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	60 465	118 800	3 334	182 599
42	Total carried – Total transporté(1)	"	3 728 269	2 964 542	2 117 467	8 810 278
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 825 755	1 354 008	1 367 058	4 546 821
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	134 281	505 843	435 962	1 076 086
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 768 232	1 104 691	314 445	3 187 368
334 Newsprint paper – Papier journal						
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	45,931	24,123	14,200	84,254
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	2 662 599	1 462 619	869 522	4 994 740
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	197 959	73 238	556 016	827 213
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	2 412	19 444	1 269	23 125
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 148	1 556	6 521	9 225
06	Total carried – Total transporté(1)	"	2 864 118	1 556 857	1 433 328	5 854 303
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	716 792	285 516	88 424	1 090 732
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	31 616	368 315	795 418	1 195 349
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 115 711	903 025	549 484	3 568 220
336 Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,550	2,526	221	12,297
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	589 497	153 310	5 736	748 543
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	89 780	765	95 408	185 953
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	23 570	139 481	1 486	164 537
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	505 029	277 139	15 015	797 183
15	Total carried – Total transporté(1)	"	1 207 876	570 695	117 645	1 896 216
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	195 817	29 081	1 517	226 415
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	97	145 927	95	146 119
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	1 011 962	395 687	116 033	1 523 682

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1993 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1993 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
344 Paperboard, n.e.s. – Carton n.d.a.					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,729	3,431	220	13,380
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	482 315	180 251	7 388	669 954
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	25 980	3 544	5 505	35 029
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	85 279	71 278	14 235	170 792
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	21 670	21 689	-	43 359
24 Total carried – Total transporté(1)	"	615 244	276 762	27 128	919 134
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	441 956	182 857	17 911	642 724
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	10 527	3 895	2 464	16 886
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	162 761	90 010	6 754	259 52503
382 Sulphuric acid – Acide sulfurique					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	11,807	10,633	12,653	35,093
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 042 060	944 445	1 118 662	3 105 167
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	50 626	57 186	89 200	197 012
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	37 366	1 099	16 406	54 871
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	911	1 014	173	2 098
33 Total carried – Total transporté(1)	"	1 130 963	1 003 744	1 224 441	3 359 148
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	859 094	450 810	133 895	1 443 799
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	35 767	81 551	939 301	1 056 619
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	236 103	471 383	151 245	858 731
388 Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	16,969	14,405	2,997	34,371
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 431 917	1 045 521	231 152	2 708 590
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	16 756	44 944	36 651	98 351
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	19 523	38 754	3 811	62 088
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	19 407	-	41 366	60 773
42 Total carried – Total transporté(1)	"	1 487 603	1 129 219	312 980	2 929 802
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 119 364	518 358	24 389	1 662 111
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	43 192	28 077	42 201	113 470
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	325 046	582 784	246 389	1 154 219
394 Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acide's inorganiques n.d.a.					
01 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	5,121	3,515	1,663	10,299
02 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	447 599	313 831	143 512	904 942
03 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	55 516	15 314	15 718	86 548
04 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	89 523	129 618	24 051	243 192
05 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 904	4 844	32 123	38 871
06 Total carried – Total transporté(1)	"	594 542	463 607	215 404	1 273 553
07 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	376 742	235 138	84 036	695 916
08 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	16 090	60 730	43 182	120 002
09 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	201 710	167 739	88 187	457 636

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1993 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1993 – suite

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
400 Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	9,098	4,597	2,245	15,940
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	728 948	383 452	180 578	1 292 978
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	11 945	3 549	17 684	33 178
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	61 873	3 034	16 119	81 026
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	2 449	13 922	–	16 371
15 Total carried – Total transporté(1)	"	805 215	403 957	214 381	1 423 553
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	611 208	238 850	15 840	865 898
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	23 532	440	1 992	25 964
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	170 475	164 666	196 547	531 688
402 Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés					
19 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	4,987	11,403	93	16,483
20 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	371 513	989 582	5 885	1 366 980
21 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	13 122	1 044	42 110	56 276
22 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	11 321	18 503	8 286	38 110
23 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	89	9 224	244	9 557
24 Total carried – Total transporté(1)	"	396 045	1 018 353	56 525	1 470 923
25 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	292 181	777 682	45 947	1 115 810
26 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	48 054	40 670	1 227	89 951
27 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	55 810	200 002	9 350	265 162
416 Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium					
28 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	55,648	57,657	–	113,305
29 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	5 037 362	5 154 744	–	10 192 106
30 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	–	815	26 513	27 328
31 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 362	3 417	–	4 779
32 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	1 578	–	1 578
33 Total carried – Total transporté(1)	"	5 038 724	5 160 554	26 513	10 225 791
34 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	2 688 524	2 444 318	15 629	5 148 471
35 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	16 499	996	–	17 495
36 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	2 333 700	2 715 240	10 884	5 059 824
418 Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.					
37 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	12,427	15,335	1,056	28,818
38 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 078 202	1 382 468	87 931	2 548 601
39 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	15 828	131 408	183 330	330 566
40 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	37 775	264 149	20 281	322 205
41 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	55	5 467	–	5 522
42 Total carried – Total transporté(1)	"	1 131 860	1 783 492	291 542	3 206 894
43 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	639 188	687 534	63 145	1 389 867
44 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	162 830	5 789	7 001	175 620
45 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	329 842	1 090 169	221 394	1 641 405

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1993 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1993 – suite

		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
426 Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base						
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	21,864	2,407	1,705	25,976
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 645 111	200 555	136 257	1 981 923
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	44 644	73 780	69 624	188 048
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	188 846	201 658	11 942	402 446
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 742	15 968	17 126	40 836
06	Total carried – Total transporté ¹	"	1 886 343	491 961	234 949	2 613 253
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	1 064 850	379 900	64 250	1 509 000
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	97 106	25 426	52 214	174 746
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	724 388	86 635	118 486	929 509
432 Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a						
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	6,217	995	469	7,681
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	465 698	78 719	36 315	580 732
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	55 369	8 043	10 294	73 706
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	134 984	70 476	54 047	259 507
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	325	–	–	325
15	Total carried – Total transporté ¹	"	656 376	157 238	100 656	914 270
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	533 474	89 139	28 295	650 908
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	8 415	51 593	53 682	113 690
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	114 487	16 506	18 688	149 681
442 Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.						
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	7,960	1,830	3,339	13,129
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	530 075	122 883	251 275	904 233
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 527	8 992	96 360	107 879
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	27 710	24 069	6 234	58 013
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	–	–
24	Total carried – Total transporté ¹	"	560 312	155 944	353 869	1 070 125
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	475 310	121 389	283 777	880 476
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	63 224	519	69 277	133 020
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	21 778	34 036	805	56 619
450 Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	16,679	10,658	8,043	35,380
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	1 042 042	677 869	556 824	2 276 735
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	64 262	69 528	100 004	233 794
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	53 344	15 079	63 909	132 332
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 496	–	66 131	67 627
33	Total carried – Total transporté ¹	"	1 161 144	762 476	786 868	2 710 488
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	637 374	329 008	191 589	1 157 971
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	20 992	15 292	238 272	274 556
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	502 778	418 176	357 006	1 277 960

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1993 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1993 – suite

Commodity – Produit		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
No.		Canadien National	Canadien Pacifique		
464 Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier					
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	# 8,759	2,501	8	11,268
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T 620 826	196 396	602	817 824
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 881	296	4 288	5 465
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	" 1 433	13 288	27 750	42 471
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	" -	-	212	212
42	Total carried – Total transporté ¹	" 623 140	209 980	32 852	865 972
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	" 314 873	124 696	24 773	464 342
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	" 5 762	2 391	2 978	11 131
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	" 302 505	82 892	5 102	390 499
468 Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier					
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	# 8,331	5,197	5,137	18,665
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T 589 518	387 018	376 778	1 353 314
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 351 887	-	1 783	353 670
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	" 4 093	14 770	8 831	27 694
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	" -	330	4 250	4 580
06	Total carried – Total transporté ¹	" 945 498	402 118	391 642	1 739 258
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	" 765 195	304 210	8 350	1 077 755
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	" 13 834	5 424	377 080	396 338
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	" 166 469	92 484	6 214	265 167
480 Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.					
10	Railways cars loaded – Wagons chargés	# 11,645	50	330	12,025
11	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T 908 971	3 101	21 132	933 204
12	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 540	-	40 124	40 664
13	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	" 2 962	103	33 939	37 004
14	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	" -	-	414	414
15	Total carried – Total transporté ¹	" 912 473	3 204	95 609	1 011 286
16	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	" 33 471	2 925	33 933	70 329
17	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	" 59	70	72	201
18	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	" 878 942	210	61 603	940 755
516 Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire					
19	Railways cars loaded – Wagons chargés	# 6,496	9,942	1,720	18,158
20	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T 567 383	877 055	153 196	1 597 634
21	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	" 3 223	5 002	40 435	48 660
22	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	" 2 384	101 218	34 159	137 761
23	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	" -	87	-	87
24	Total carried – Total transporté ¹	" 572 990	983 362	227 790	1 784 142
25	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	" 356 100	367 840	77 224	801 164
26	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	" 33 691	206 531	2 410	242 632
27	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	" 183 200	408 992	148 155	740 347

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1993 – Continued

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1993 – suite

		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
994 Total – Total						
28	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	489,637	284,578	163,451	937,666
29	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	35 391 689	21 907 834	11 268 760	68 568 283
30	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 876 370	1 140 726	3 320 051	7 337 147
31	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	1 789 375	1 947 243	749 855	4 486 473
32	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	802 819	595 987	363 447	1 762 253
33	Total carried – Total transporté ¹	"	40 860 253	25 591 790	15 702 113	82 154 156
34	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	21 618 455	12 306 726	4 404 644	38 329 825
35	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 382 784	1 892 647	6 239 027	9 514 458
36	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	17 859 014	11 392 416	5 058 443	34 309 873
554 Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis						
37	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	22,680	39,092	22,640	84,412
38	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	389 519	790 777	567 330	1 747 626
39	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	71 586	72 938	7 819	152 343
40	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	129 451	98 601	26 417	254 469
41	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	–	–	2 507	2 507
42	Total carried – Total transporté ¹	"	590 556	962 316	604 073	2 156 945
43	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	359 404	569 557	9 203	938 164
44	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	28 623	37 355	26 993	92 971
45	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	202 528	355 403	567 877	1 125 808
558 Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.						
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	44,834	15,783	4,693	65,310
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	836 003	235 894	73 534	1 145 431
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	5 515	14 559	225	20 299
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	83 561	41 105	5 174	129 840
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	151	18	630	799
06	Total carried – Total transporté ¹	"	925 230	291 576	79 563	1 296 369
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	358 796	165 515	3 133	527 444
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	70 717	11 760	5 009	87 486
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	495 717	114 301	71 422	681 440
995 Total - Total						
10	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	91,784	63,645	33,328	188,757
11	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 595 302	1 179 546	860 391	3 635 239
12	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	96 238	117 176	40 145	253 559
13	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	422 518	463 235	69 964	955 717
14	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	7 265	1 901	5 482	14 648
15	Total carried - Total transporté ⁽¹⁾	"	2 121 323	1 761 858	975 982	4 859 163
16	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 093 449	1 177 303	83 619	2 354 371
17	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	136 312	62 126	60 507	258 945
18	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	891 561	522 429	831 853	2 245 843

See footnotes at end of tables

Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

**Revenue Freight Carried by Railways within
Canada, 1993 – Continued**

Tableau 5.8

**Marchandises payantes transportées par chemin de fer
au Canada, 1993 – suite**

		Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways	
Commodity – Produit		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer	
No.		Canadien National	Canadien Pacifique			
626 Freight forwarder & shipper association traffic pool car traffic) - Trafic (des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs)						
19	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	25,004	14,053	197	39,254
20	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 007 192	395 208	3 747	1 406 147
21	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	49	372	70	491
22	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	193	44	38	275
23	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	-	-	558	558
24	Total carried - Total transporté(1)	"	1 007 434	395 624	4 413	1 407 471
25	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 007 077	395 089	2 403	1 404 569
26	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	175	520	293	988
27	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	182	15	1 716	1 913
628 T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers plans i & v) - R.S.W.P. remorques ((rail-route) des transporteurs publics(plans i & v) (2)						
28	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	110,905	58,990	6,186	176,081
29	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	1 925 566	1 170 707	176 031	3 272 304
30	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	25 845	9 876	-	35 721
31	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	166 354	75 842	-	242 196
32	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	417	22	-	439
33	Total carried - Total transporté(1)	"	2 118 182	1 256 447	176 031	3 550 660
34	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	1 949 722	1 152 770	176 031	3 278 523
35	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	213	18 699	-	18 912
36	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	168 246	84 978	-	253 224
630 C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers plans i & v) - C.S.W.P. (conteneurs ((rail-route) des transporteurs publics Plans i & v) (2)						
37	Railways cars loaded - Wagons chargés	#	124,431	135,314	-	259,745
38	Loaded in Canada (initial) - Chargé au Canada (initial)	T	4 238 067	3 923 689	-	8 161 756
39	Rec'd from other railways in Canada - Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	2 108	107 565	-	109 673
40	From U.S. rail to Canadian points - Du réseau des É-U à destination du Canada	"	180 788	1 106 560	-	1 287 348
41	From U.S. rail to U.S. points - Du réseau des É-U à destination des É-U	"	150 584	1 293	-	151 877
42	Total carried - Total transporté(1)	"	4 571 547	5 139 107	-	9 710 654
43	Unloaded in Canada - Déchargé au Canada	"	4 160 151	3 826 242	-	7 986 393
44	Del'd to other railways in Canada - Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	576	105 204	-	105 780
45	Delivered to United States rail points - Remises aux réseaux des États-Unis	"	410 820	1 207 661	-	1 618 481
996 Total – Total						
01	Railways cars loaded – Wagons chargés	#	261,022	209,245	19,418	489,685
02	Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	7 194 076	5 507 177	763 809	13 465 062
03	Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	29 347	127 198	26 149	182 694
04	From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	350 118	1 191 990	81 944	1 624 052
05	From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	151 406	1 881	918	154 205
06	Total carried – Total transporté ¹	"	7 724 947	6 828 246	872 820	15 426 013
07	Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	7 141 197	5 406 156	392 584	12 939 937
08	Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	1 901	128 406	42 292	172 599
09	Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	581 849	1 293 684	437 945	2 313 478

See footnotes at end of tables
Voir note(s) à la fin des tableaux

Table 5.8

Revenue Freight Carried by Railways within Canada, 1993 – Concluded

Tableau 5.8

Marchandises payantes transportées par chemin de fer au Canada, 1993 – fin

Commodity – Produit	No.	Class I – Classe I		Total class II	Grand total all railways
		Canadian National	Canadian Pacific	Total classe II	Total général de tous les chemins de fer
		Canadien National	Canadien Pacifique		
998 Grand total, carload and non carload traffic – Total général, charge complète et chargements de détail					
10 Railways cars loaded – Wagons chargés	#	1,400,016	1,076,546	823,921	3,300,483
11 Loaded in Canada (initial) – Chargé au Canada (initial)	T	88 332 666	70 949 693	64 725 154	224 007 513
12 Rec'd from other railways in Canada – Reçu d'autres chemins de fer aux Canada	"	10 327 877	2 135 182	13 712 415	26 175 474
13 From U.S. rail to Canadian points – Du réseau des É-U à destination du Canada	"	4 984 514	6 130 843	1 411 642	12 526 999
14 From U.S. rail to U.S. points – Du réseau des É-U à destination des É-U	"	1 359 379	898 714	503 161	2 761 254
15 Total carried – Total transporté ¹	"	105 004 436	80 114 432	80 352 372	265 471 240
16 Unloaded in Canada – Déchargé au Canada	"	79 424 330	59 939 441	48 692 383	188 056 154
17 Del'd to other railways in Canada – Remises aux autres chemins de fer au Canada	"	2 717 862	3 257 797	24 181 835	30 157 494
18 Delivered to United States rail points – Remises aux réseaux des États-Unis	"	22 862 244	16 917 193	7 478 152	47 257 589

¹ Includes all traffic carried by each individual railway. Traffic received from other railways in Canada will thus also be included in the totals for one or more other railways. Comprend l'ensemble du trafic marchandises effectué par chaque société ferroviaire individuelle. Les marchandises provenant d'autres sociétés ferroviaires du Canada seront ainsi également incluses dans les totaux pour une société ferroviaire ou plus.

² Excludes railways owned (plan II) trailers and containers for which data are included under appropriate commodities according to trailer or container contents. Non compris les remorques et conteneurs qui sont la propriété des compagnies ferroviaires (plan II) et dont le fret a été classé par type de marchandise suivant le contenu de la remorque ou conteneur.

Chapter 6

Commodity Origin and Destination

The origin and destination tonnages of railway commodity movements presented in this chapter relate to Canadian National and Canadian Pacific railways only. These data were obtained through the National Transportation Agency (NTA).

Note to Users

Commodity Origin and destination data were not included in the 1992 edition of Rail in Canada, this edition contains both 1992 and 1993 data. However, effective with this edition, the following changes apply to this chapter as well as chapter 7.2:

- Revenue data are no longer available.
- Data are available for the top 74 commodities ranked by tonnage. The remaining commodities are grouped together under the category "other".

Tonnage by Commodity

Table 6.1 presents the top 74 commodities ranked in descending order of tonnage transported by CN and CP.

The order of the most significant commodities did not change between 1993 and 1992.

The top four commodities: wheat, coal, potash and lumber accounted for 40.2% of the total tonnage in 1993 and 1992. Even the respective distribution of these commodities in the total at 15.5%, 15.2%, 5.9% and 3.6% remained almost unchanged from 1992.

Commodity Flows

CN and CP transported 187.3 million tonnes in 1993, up 3.4% from 181.2 million tonnes transported the previous year.

Shipments originating in Alberta, British Columbia, Saskatchewan and Ontario, totalled 133.1 million tonnes or 71.1% of the total tonnes transported. Most of these shipments were destined for the United States, other countries (via marine transport) and Ontario.

Over 85% of the shipments for marine export originated by rail in Saskatchewan, Alberta and British Columbia; the largest proportion of these were shipped to other countries through British Columbia.

Chapitre 6

Origine et destination des marchandises

Les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises présentées dans ce chapitre se rapportent seulement au Canadien National et au Canadien Pacifique. Les données sont fournies par l'Office national des transports (ONT) du Canada.

Note pour les utilisateurs des données

Les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises ne sont pas incluse dans Le transport ferroviaire au Canada, 1992. Cette édition inclue les données de 1993 et 1992. Cependant, les modifications suivantes s'appliquent à ce chapitre et au chapitre 7.2.:

- Les données sur les recettes ne sont pas disponibles.
- Les statistiques sont seulement disponibles sur les 74 principales marchandises selon le tonnage. Les autres marchandises sont groupées ensemble sous la catégorie "autre".

Le tonnage des marchandises

Le tableau 6.1 présente le tonnage des 74 principales marchandises selon le tonnage transportées en ordre descendant, par le CN et le CP.

L'ordre des plus importantes marchandises est demeuré pour 1993 et 1992.

Les quatre principales marchandises: le blé, le charbon, la potasse et le bois de construction ont représenté 40.2% du tonnage total en 1993 et 1992. La distribution respective de ces marchandises par rapport au total soit de 15.5%, 15.2%, 5.9% et 3.6% demeure presque la même.

Le flux des marchandises

Le CN et le CP ont transporté 187.3 millions de tonnes en 1993, une hausse de 3.4% par rapport aux 181.2 millions de tonnes transportées l'année précédente.

Les chargements en provenance de l'Alberta, de la Colombie-Britannique, de la Saskatchewan et de l'Ontario ont totalisé 133.1 millions de tonnes ou 71.1% du tonnage total transporté. La plupart de ces chargements étaient destinés aux États-Unis, à d'autres pays (via les transporteurs maritimes) et à l'Ontario.

Plus de 85% des chargements ferroviaires destinés aux exportations par mer provenaient de la Saskatchewan, de l'Alberta et de la Colombie-Britannique par la voie ferroviaire. La plus grande part de ces chargements étaient expédiés vers d'autres pays via la Colombie-Britannique.

Table 6.1

**Railway Commodity Origin and Destination and
Tonnes by Commodity Group, 1993**

Tableau 6.1

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer et tonnes par groupe de produits,
1993**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
238	Bituminous coal - Houille grasse	30 620
34	Wheat - Blé	21 620
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	10 145
308	Lumber - Bois de construction	7 238
330	Woodpulp - Pâte de bois	6 651
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	6 073
276	Gypsum - Gypse	4 454
334	Newsprint paper - Papier journal	4 394
24	Barley - Orge	4 043
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	3 723
170	Rapeseed - Colza	3 220
214	Nickel-copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de nickel-cuivre	3 197
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	2 905
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	2 786
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	2 612
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées et profilés & formes de base	2 478
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	2 260
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 215
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	2 186
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	1 921
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	1 753
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	1 684
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 659
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 551
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 489
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 432
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	1 419
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 380
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	1 364
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	1 318
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 245
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	1 233
28	Oats - Avoine	1 169
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	1 161
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	1 106
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	1 082
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	1 030
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	1 009
240	Lignite coal - Lignite	1 002
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	987
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	968
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	937
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	919
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	898
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	868
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	868
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	861
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	851

Table 6.1

**Railway Commodity Origin and Destination and
Tonnes by Commodity Group, 1993 – Concluded**

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	842
272	Stone, n.e.s.including stone refuse – Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre	838
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	784
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	745
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	723
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	701
26	Corn – Maïs	698
250	Clay – Argile	647
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	642
296	Paper waste – Déchets de papier	633
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailer splans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) (des transporteurs publics (plans i & v)	620
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	587
150	Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s – Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a.	585
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	560
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	559
434	Gasoline – Essence	534
320	Plywood – Contre-plaqué	526
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	461
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.	459
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	447
42	Malt and malt flour – Malt et farine de malt	436
168	Flaxseed – Lin	429
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	382
380	Chemical elements – Éléments chimiques	378
132	Ground cereals and by-products, n.e.s. – Céréales moulues et dérivés n.d.a.	375
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	372

Tableau 6.1

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer et tonnes par groupe de produits,
1993 – fin**

Table 6.1

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1992

Tableau 6.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1992

Code	Commodity Marchandise	Tonnes '000
34	Wheat - Blé	28 184
238	Bituminous coal - Houille grasse	27 710
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	10 668
308	Lumber - Bois de construction	6 514
330	Woodpulp - Pâte de bois	6 223
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	5 633
276	Gypsum - Gypse	4 563
334	Newsprint paper - Papier journal	4 058
24	Barley - Orge	4 036
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	3 982
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	3 109
214	Nickel-copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de nickel-cuivre	3 002
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	2 734
170	Rapeseed - Colza	2 593
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	2 540
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	2 245
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	2 210
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	2 197
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	2 169
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	1 845
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	1 667
442	Fuel oil, n.e.s. - Mazout n.d.a.	1 586
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	1 572
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 530
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	1 526
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	1 437
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	1 435
240	Lignite coal - Lignites	1 321
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	1 168
558	Road motor vehicles, n.e.s. - Véhicules automobiles routiers n.d.a.	1 136
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	1 078
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	999
468	Sheet and strip, steel - Feuilles et feuillards d'acier	970
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	970
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	965
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	905
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	896
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	840
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	836
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	826
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. - Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	816
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	796
464	Bars and rods, steel - Barres et tiges d'acier	795
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	783
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	745

Table 6.1

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes by Commodity Group, 1992 – Concluded

Tableau 6.1

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes par groupe de produits, 1992 – fin

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
202	Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine	740
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	718
28	Oats – Avoine	693
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	687
26	Corn – Maïs	683
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	648
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	640
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	633
434	Gasoline – Essence	603
250	Clay – Argile	573
188	Pulpwood logs – Billes de bois à pâte	567
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	565
460	Ingot, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	531
320	Plywood – Contre-plaqué	523
182	Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois	511
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	499
42	Malt and malt flour – Malt et farine de malt	497
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	497
168	Flaxseed – Lin	452
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	443
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	430
292	Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	429
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	411
380	Chemical elements – Éléments chimiques	407
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	404
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	369
296	Paper waste – Déchets de papier	363
280	Nepheline syenite – Syénite néphélinique	332
492	Zinc and alloys – Zinc et alliages	329

Table 6.2

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes, 1993

Tableau 6.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, 1993

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Marine Exports Exportations maritimes	Total
Origin - Origine					Tonnes	'000				
Atl.	5 770	791	642	34	2	20	16	1 065	1 712	10 053
Que. - Qué	708	4 058	1 915	209	86	359	429	8 069	973	16 805
Ont.	1 067	3 842	8 988	928	354	1 892	1 316	10 247	1 508	30 143
Man.	97	555	1 203	437	208	226	148	801	4 662	8 336
Sask.	97	742	3 628	744	542	455	448	6 264	17 741	30 660
Alta. - Alb.	163	736	2 807	781	696	2 861	3 978	7 713	19 232	38 967
B.C. - C.-B.	126	408	1 855	238	64	1 364	3 405	4 866	19 816	32 142
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	400	3 127	4 189	420	725	1 384	490	4 026	952	15 713
Marine Imports - Importations maritimes	63	1 241	1 760	45	22	199	39	1 121	-	4 489
Total	8 490	15 498	26 987	3 836	2 698	8 760	10 269	44 172	66 597	187 308

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.2

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes, 1992

Tableau 6.2

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes, 1992

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Marine Exports Exportations maritimes	Total
Origin - Origine					Tonnes	'000				
Atl.	6 095	662	577	26	2	45	11	770	2 142	10 330
Que. - Qué	703	4 111	2 050	184	72	373	403	6 912	938	15 746
Ont.	999	3 477	8 361	817	297	1 552	1 248	9 024	2 473	28 247
Man.	70	525	1 110	380	205	158	131	709	5 290	8 577
Sask.	84	650	3 651	716	363	307	410	5 510	20 634	32 326
Alta. - Alb.	146	678	3 268	750	545	2 404	3 693	7 353	21 738	40 575
B.C. - C.-B.	143	429	1 613	181	29	1 296	3 190	4 834	17 211	28 925
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	377	2 548	3 665	325	586	871	410	3 132	990	12 903
Marine Imports - Importations maritimes	31	922	1 644	44	24	192	44	681	-	3 581
Total	8 648	14 001	25 938	3 422	2 122	7 200	9 539	38 924	71 415	181 209

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Marine imports arriving at east and west coast ports were transported by rail to their destination points mostly in Ontario, Quebec and U.S. rail connection.

Within this publication "marine exports and imports" refer only to that portion of total Canadian exports and imports that were transported by rail to or from the ports.

Intra-regional Rail Movements (Table 6.3)

- Inter-regional movements accounted for 48.1 million tonnes of goods in 1993 compared to 44.5 million tonnes in 1992, an increase of 7.9% .
- British Columbia accounted for the largest proportion of 48.2%.

Inter-regional Rail Movements (Table 6.3)

- Inter-regional rail movements accounted for 83.4 million tonnes of goods, a decrease of 5.2% from 88.0 million tonnes transported in 1992.
- Alberta and Saskatchewan movements to British Columbia and Saskatchewan movements to Ontario at 22.5, 13.1 and 8.4 million tonnes respectively, accounted for a major portion of the inter-regional tonnage.

Rail Movements between Canada and the United States (Table 6.3)

- Movements from Canada to the United States totalled 40.1 million tonnes in 1993 and 35.8 million tonnes in 1992.
- Movements from Ontario (10.3 million tonnes) and from Quebec (9.1 million tonnes) totalled 48.2% of the tonnage.
- Traffic from the United States to Canada was one-fourth the traffic going south to the U.S.
- Movements to Ontario (4.2 million tonnes) and to Québec (4.0 million tonnes) accounted for 70.5% of the northbound tonnage.
- U.S. to U.S. traffic totalled 4.0 million tonnes in 1993 compared to 3.1 million tonnes in 1992 .

Marine Imports (Table 6.4)

- Marine imports at 4.5 million tonnes in 1993 increased by 25.4% from 3.6 million tonnes reported in 1992.
- Shipments destined for Ontario and Quebec represented 66.8% of marine imports.
- Of the total imports, 25.0% were destined for United States rail connections.

Les importations par mer arrivant à des ports de la côte est et ouest étaient transportées par trains vers leurs points de destination situés principalement en Ontario, au Québec et au point de transfert des sociétés ferroviaires des États-Unis.

Dans cette publication "les importations et les exportations par mer" représentant la part des exportations et des importations canadiennes qui ont été transportées par trains en provenance ou à destination des ports.

Mouvements ferroviaires intra-régionaux (tableaux 6.3)

- Les mouvements intra-régionaux ont totalisé 48.1 millions de tonnes de marchandises en 1993, une hausse de 7.9% par rapport aux 44.5 millions de tonnes transportées enregistrées en 1992.
- Le Colombie-Britannique a représenté la plus forte proportion soit 48.2%.

Les mouvements inter-régionaux (tableaux 6.3)

- Les mouvements inter-régionaux par voie ferroviaire représentent de 83.4 millions de tonnes de marchandises, une diminution de 5.2% par rapport aux 88.0 millions de tonnes transportées en 1992.
- Les mouvements de l'Alberta et de la Saskatchewan vers la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan vers l'Ontario se sont chiffrés respectivement à 22.5, 13.1 et 8.4 millions de tonnes pour représenter une part importante du tonnage inter-régionaux.

Les mouvements ferroviaires entre le Canada et les États-Unis (tableau 6.3)

- Les mouvements effectués du Canada vers les États-Unis ont totalisé 40.1 millions de tonnes en 1993 et 35.8 millions de tonnes en 1992.
- Les chargements en provenance de l'Ontario (10.3 millions de tonnes) et du Québec (9.1 millions de tonnes) ont totalisé 48.2% du tonnage.
- Le trafic en provenance des États-Unis vers le Canada a représenté le quart du trafic transporté vers le sud.
- Les chargements vers l'Ontario (4.2 millions de tonnes) et vers le Québec (4.0 millions de tonnes) ont totalisé 70.5% du tonnage total des mouvement sud-nord.
- Les mouvements des États-Unis aux États-Unis via le Canada ont représenté 4.0 millions de tonnes en 1993 comparé à 3.1 millions de tonnes en 1992.

Les importations par mer (tableau 6.4)

- Les importations par mer ont représenté 4.5 millions de tonnes en 1993, soit une hausse de 25.4% par rapport à 3.6 millions de tonnes enregistrées en 1992.
- Les chargements vers l'Ontario et vers le Québec ont figuré à 66.8% du tonnage total des importations par mer.
- Une part importante des importations, soit 25.0% étaient destinées aux États-Unis par chemin de fer.

Table 6.3

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes – Marine Imports and Exports Integrated with Regional Tonnage, 1993

Tableau 6.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes – Importations et exportations maritimes intégrées au tonnage régional, 1993

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin – Origine				Tonnes		'000			
Atl.	7 472	1 150	1 069	40	2	52	37	1 150	10 973
Que. – Qué	1 328	4 711	2 612	231	99	405	698	9 100	19 183
Ont.	1 478	4 667	8 992	929	354	1 892	1 583	10 252	30 148
Man.	102	606	3 238	495	208	226	2 660	801	8 337
Sask.	101	864	8 418	916	542	455	13 100	6 264	30 660
Alta. – Alb.	180	793	3 405	781	696	2 861	22 537	7 713	38 967
B.C. – C.-B.	138	843	2 512	255	73	1 484	23 156	4 866	33 327
U.S. by Rail – É.-U. par chemin de fer	427	4 040	4 194	424	725	1 384	493	4 026	15 713
Total	11 227	17 674	34 440	4 072	2 698	8 760	64 264	44 172	187 308

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.3

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes – Marine Imports and Exports Integrated with Regional Tonnage, 1992

Tableau 6.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes – Importations et exportations maritimes intégrées au tonnage régional, 1992

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin – Origine				Tonnes		'000			
Atl.	8 230	950	931	34	5	55	24	790	11 018
Que. – Qué	1 291	4 517	2 673	207	87	422	621	7 572	17 391
Ont.	1 390	5 258	8 362	817	297	1 552	1 548	9 024	28 247
Man.	80	588	4 510	435	205	158	1 892	709	8 577
Sask.	96	700	9 274	895	363	307	15 180	5 510	32 326
Alta. – Alb.	158	745	3 861	750	545	2 404	24 759	7 353	40 575
B.C. – C.-B.	158	883	2 288	194	36	1 430	20 350	4 834	30 172
U.S. by Rail – É.-U. par chemin de fer	423	3 474	3 677	325	586	871	416	3 132	12 903
Total	11 825	17 113	35 577	3 657	2 122	7 200	64 791	38 924	181 209

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

- The highest proportion, 53.0% of these marine imports arrived in Quebec, followed by 26.4% in British Columbia and 19.3% in Nova Scotia.

Marine Exports (Table 6.5)

- Railway movements identified as marine exports decreased by 6.7% to 66.6 million tonnes in 1993 from 71.4 million tonnes in 1992.
- Exports originating in British Columbia, Alberta and Saskatchewan accounted for 56.8 million tonnes or 85.3% of the total in 1993.
- Shipments to British Columbia from other regions (including from within the region) for marine export totalled 81.1% or 54.0 million tonnes. Such shipments to Ontario accounted for another 11.2% or 7.5 million tonnes.

Total tonnes handled by type of movement are presented in figure 6.1. Inter-regional movements accounted for the highest proportion (44.5%) transported. International movements represented another 29.8% including U.S. to U.S. movements. Intra-regional movements accounted for the remaining 25.7% of the total tonnage.

- Le plus grande proportion, soit 53.0% des importations sont arrivées par mer au Québec, suivi par la Colombie-Britannique (26.4%) et la Nouvelle-Écosse (19.3%).

Les exportations par mer (tableau 6.5)

- Les mouvements ferroviaires faisant l'objet d'exportations par mer ont diminué de 6.7% pour atteindre 66.6 millions de tonnes en 1993 comparativement à 71.4 millions de tonnes en 1992.
- La part des exportations provenant de la Colombie-Britannique ont représenté 56.8 millions de tonnes ou 85.3% du tonnage total, en 1993.
- Une proportion importante des importations, soit 25.0% étaient destinées aux États-Unis par chemin de fer.
- Les chargements destinés à la Colombie-Britannique provenant d'autres régions (incluant les mouvements intra-provinciaux) pour les exportations par mer ont représenté 81.1% ou 54.0 millions de tonnes. Ces mouvements à destination vers l'Ontario ont totalisé de 7.5 millions de tonnes ou 11.2%.

Le tonnage total manutentionné, par type de mouvement est présenté à la figure 6.1. Les mouvements inter-régionaux ont représenté la plus forte proportion (44.5%) du fret transporté. Les marchandises transportées à l'intérieur d'une région figurent pour 25.7% du tonnage total. Les mouvements internationaux (incluant des États-Unis vers les États-Unis) ont représenté 29.8% des mouvements.

Figure 6.1

Freight Origin and Destination Statistics: Total Tonnage Handled by Type of Movement, 1993

Figure 6.1

Statistiques sur l'origine et la destination du fret: tonnage total manutentionné selon le type de mouvement, 1993

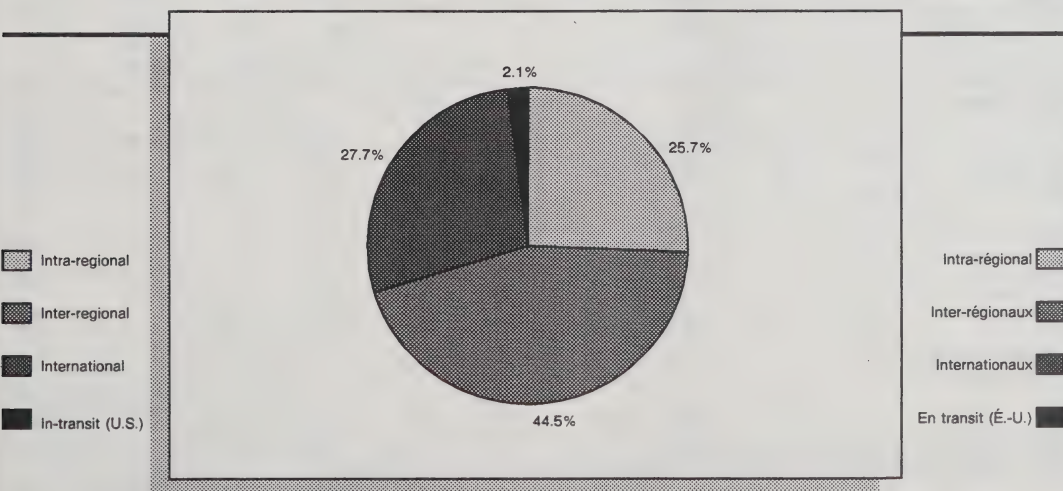


Table 6.4

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Imports, 1993

Tableau 6.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les importations maritimes, 1993

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine	Tonnes				'000				
Atl.	2	352	427	6	1	32	15	85	920
Que. - Qué	52	510	684	21	13	46	21	1 031	2 379
Ont.	--	--	--	--	--	--	--	5	5
Man.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Sask.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Alta. - Alb.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
B.C. - C.-B.	9	378	649	17	9	120	3	1	1 185
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Total	63	1 241	1 760	45	22	199	39	1 121	4 489

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.4

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Imports, 1992

Tableau 6.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les importations maritimes, 1992

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine	Tonnes				'000				
Atl.	5	279	354	8	2	10	10	20	688
Que. - Qué	13	236	623	23	15	49	26	661	1 645
Ont.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Man.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Sask.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Alta. - Alb.	--	--	--	--	--	--	--	--	--
B.C. - C.-B.	13	406	667	12	7	134	8	--	1 247
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Total	31	922	1 644	44	24	192	44	681	3 581

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.5

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Exports, 1993

Tableau 6.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les exportations maritimes, 1993

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine	Tonnes				'000				
Atl.	1 700	6	--	--	--	--	6	--	1 712
Que. - Qué	568	143	13	--	--	--	248	--	973
Ont.	412	825	4	1	--	--	267	--	1 508
Man.	5	52	2 035	58	--	--	2 512	--	4 662
Sask.	4	122	4 790	173	--	--	12 652	--	17 741
Alta. - Alb.	16	58	599	--	--	--	18 560	--	19 232
B.C. - C.-B.	4	57	8	--	--	--	19 747	--	19 816
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	28	914	4	4	--	--	3	--	952
Total	2 736	2 176	7 453	237	--	--	53 995	--	66 597

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.**Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Table 6.5

Railway Commodity Origin and Destination and Tonnes for Marine Exports, 1992

Tableau 6.5

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer et tonnes pour les exportations maritimes, 1992

Destination	Atl.	Que. Qué.	Ont.	Man.	Sask.	Alta. Alb.	B.C. C.-B.	U.S. by Rail É.-U. par chemin de fer	Total
Origin - Origine	Tonnes				'000				
Atl.	2 130	8	--	--	--	--	4	--	2 142
Que. - Qué	575	170	1	--	--	--	193	--	938
Ont.	391	1 781	1	--	--	--	300	--	2 473
Man.	10	63	3 401	55	--	--	1 761	--	5 290
Sask.	12	49	5 623	179	--	--	14 771	--	20 634
Alta. - Alb.	12	67	593	--	--	--	21 066	--	21 738
B.C. - C.-B.	2	48	8	--	--	--	17 153	--	17 211
U.S. by Rail - É.-U. par chemin de fer	45	925	13	1	--	--	6	--	990
Total	3 177	3 112	9 639	235	--	--	55 252	--	71 415

*Note: Components may not add up to totals due to rounding.**Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.*

Major Commodity Movements by Region.

Table 6.6 presents tonnage of five major commodity movements from one region to another. More detailed data regarding the top 74 commodities (selected at the Canada level) can be provided upon request.

British Columbia received the largest proportion of tonnage in 1993 totalling 64.4 million tonnes, about the same as in 1992, mostly from export bound shipments. The Prairies originated 57.5% of these shipments while 39.1% were from within the region itself.

The United States and Ontario received the second and third highest tonnages of goods with 44.2 million tonnes and 34.4 million tonnes, respectively. The United States received 4.6 million tonnes of potash from the Manitoba, Saskatchewan Alberta and the Northwest Territories region, 3.2 million tonnes of lumber from British Columbia and 1.9 million tonnes of newsprint paper from Québec. Ontario received 9.3 million tonnes of wheat from Manitoba, Saskatchewan, Alberta and the Northwest Territories.

Mouvements des principales marchandises, selon la région

Le tableau 6.6 présente le tonnage des mouvements des cinq principales marchandises d'une région à l'autre. On peut obtenir sur demande des données plus détaillées concernant les 74 principales marchandises choisies au niveau du Canada.

En 1993, la Colombie-Britannique a reçu la plus grande part du tonnage, soit 64.3 millions de tonnes, sensiblement le même qu'en 1992, dont la plupart des chargements étaient destinés aux exportations. Une proportion importante de ces chargements soit 57.5% provenaient des Prairies, tandis que 39.1% provenaient de la région même.

Les États-Unis et l'Ontario ont occupé les deuxième et troisième rangs quant au tonnage de marchandises reçues avec 44.2 millions de tonnes et 34.4 millions de tonnes respectivement. Les États-Unis ont reçu 4.6 millions de tonnes de potasse du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest, 3.2 millions de tonnes de bois de construction de la Colombie-Britannique et 1.9 millions de tonnes de papier journal du Québec. L'Ontario a reçu 9.3 millions de tonnes de blé de la région du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Alberta et des Territoires du Nord-Ouest.

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1993

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	Atlantic - Atlantique	
	Atlantic - Atlantique	
276	Gypsum - Gypse	4 131
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	1 309
238	Bituminous coal - Houille grasse	826
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	271
	Other Commodities - Autres produits	934
	Total Tonnage - Tonnage Total	7 472
	Quebec - Atlantic	
	Québec - Atlantique	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	300
330	Woodpulp - Pâte de bois	134
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	98
516	Portland cement, standard - Ciment portland ordinaire	91
	Other Commodities - Autres produits	702
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 328
	Ontario - Atlantic	
	Ontario - Atlantique	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	336
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	131
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	91
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	68
	Other Commodities - Autres produits	849
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 478
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Atlantic Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Atlantique	
34	Wheat - Blé	91
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	74
132	Ground cereals and by-products, n.e.s. - Céréales moulues et dérivés n.d.a.	21
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	16
	Other Commodities - Autres produits	178
	Total Tonnage - Tonnage Total	382
	British Columbia - Atlantic	
	Colombie-Britannique - Atlantique	
320	Plywood - Contre-plaqué	51
330	Woodpulp - Pâte de bois	35
554	Passenger automobiles and chassis - Voitures particulières et châssis	16
308	Lumber - Bois de construction	12
	Other Commodities - Autres produits	22
	Total Tonnage - Tonnage Total	138

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 - Continued

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	U.S. - Atlantic	
	É.-U. - Atlantique	
250	Clay - Argile	67
330	Woodpulp - Pâte de bois	28
296	Paper waste - Déchets de papier	23
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	14
	Other Commodities - Autres produits	292
	Total Tonnage - Tonnage Total	427
	Atlantic - Quebec	
	Atlantique - Québec	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	292
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	197
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	68
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	61
	Other Commodities - Autres produits	528
	Total Tonnage - Tonnage Total	1 149
	Quebec - Quebec	
	Québec - Québec	
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	929
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	701
330	Woodpulp - Pâte de bois	327
334	Newsprint paper - Papier journal	321
	Other Commodities - Autres produits	2 430
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 711
	Ontario - Quebec	
	Ontario - Québec	
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	636
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	428
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	362
34	Wheat - Blé	346
	Other Commodities - Autres produits	2 892
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 667
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - Quebec Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Québec	
34	Wheat - Blé	650
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	143
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	139
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	122
	Other Commodities - Autres produits	1 207
	Total Tonnage - Tonnage Total	2 263

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 – Continued

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1993 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
British Columbia – Quebec Colombie-Britannique – Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	260
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	157
320	Plywood – Contre-plaqué	108
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	93
308	Lumber – Bois de construction	78
	Other Commodities – Autres produits	144
Total Tonnage – Tonnage Total		842
U.S. – Quebec É.-U. – Québec		
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	1 101
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	228
296	Paper waste – Déchets de papier	160
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	146
	Other Commodities – Autres produits	2 401
Total Tonnage – Tonnage Total		4 040
Atlantic – Ontario Atlantique – Ontario		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	372
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	63
416	Muriate of potassium (potash) – Chlorure (muriate) de potassium	33
308	Lumber – Bois de construction	33
	Other Commodities – Autres produits	567
Total Tonnage – Tonnage Total		1 069
Quebec – Ontario Québec – Ontario		
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	659
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes et brames de fer & d'acier	337
334	Newsprint paper – Papier journal	233
308	Lumber – Bois de construction	219
	Other Commodities – Autres produits	1 160
Total Tonnage – Tonnage Total		2 611
Ontario – Ontario		
214	Nickel-copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de nickel-cuivre	3 196
182	Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois	580
190	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	536
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	433
	Other Commodities – Autres produits	4 245
Total Tonnage – Tonnage Total		8 992

Table 6.6

Tableau 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 – Continued

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1993 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes '000
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – Ontario		
Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Ontario		
34	Wheat – Blé	6 753
238	Bituminous coal – Houille grasse	1 093
28	Oats – Avoine	805
170	Rapeseed – Colza	772
	Other Commodities – Autres produits	5 635
Total Tonnage – Tonnage Total		15 061
British Columbia – Ontario		
Colombie-Britannique – Ontario		
238	Bituminous coal – Houille grasse	1 045
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	467
308	Lumber – Bois de construction	287
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	227
	Other Commodities – Autres produits	483
Total Tonnage – Tonnage Total		2 511
U.S. – Ontario		
E.-U. – Ontario		
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	351
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	269
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	239
250	Clay – Argile	232
	Other Commodities – Autres produits	3 101
Total Tonnage – Tonnage Total		4 193
Atlantic – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Atlantique – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	8
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	8
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	2
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	2
	Other Commodities – Autres produits	72
Total Tonnage – Tonnage Total		95
Quebec – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Québec – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	194
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	122
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	82
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	45
	Other Commodities – Autres produits	288
Total Tonnage – Tonnage Total		734

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 – Continued

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
Ontario – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Ontario – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	702
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier	367
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	217
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	205
	Other Commodities – Autres produits	1 681
Total Tonnage – Tonnage Total		3 175
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	831
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	429
170	Rapeseed – Colza	385
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	323
	Other Commodities – Autres produits	5 210
Total Tonnage – Tonnage Total		7 180
British Columbia – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Colombie-Britannique – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
282	Phosphate rock – Roche phosphatée	883
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	150
276	Gypsum – Gypse	133
308	Lumber – Bois de construction	97
	Other Commodities – Autres produits	547
Total Tonnage – Tonnage Total		1 812
U.S. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. É.-U. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	554
282	Phosphate rock – Roche phosphatée	229
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	223
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	172
	Other Commodities – Autres produits	1 352
Total Tonnage – Tonnage Total		2 532
Atlantic – British Columbia Atlantique – Colombie-Britannique		
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	6
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	5
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	1
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	0
	Other Commodities – Autres produits	23
Total Tonnage – Tonnage Total		36

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 - Continued

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1993 - suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes '000
Quebec - British Columbia Québec - Colombie-Britannique		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	112
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	103
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	99
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	44
	Other Commodities - Autres produits	337
Total Tonnage - Tonnage Total		698
Ontario - British Columbia Ontario - Colombie-Britannique		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) - Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	365
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) - C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	226
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	223
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	81
	Other Commodities - Autres produits	685
Total Tonnage - Tonnage Total		1 582
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. - British Columbia Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. - Colombie Britannique		
34	Wheat - Blé	11 842
238	Bituminous coal - Houille grasse	8 860
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	2 713
24	Barley - Orge	2 631
290	Sulphur, n.e.s. - Soufre n.d.a.	2 176
	Other Commodities - Autres produits	10 073
Total Tonnage - Tonnage Total		38 297
British Columbia - British Columbia Colombie-Britannique - Colombie-Britannique		
238	Bituminous coal - Houille grasse	18 197
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	2 244
330	Woodpulp - Pâte de bois	713
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	477
	Other Commodities - Autres produits	1 523
Total Tonnage - Tonnage Total		23 155

Table 6.6
Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 – Continued

Tableau 6.6
Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1993 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
U.S. – British Columbia		
É.-U. – Colombie-Britannique		
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	50
296	Paper waste – Déchets de papier	44
250	Clay – Argile	30
26	Corn – Maïs	27
	Other Commodities – Autres produits	340
Total Tonnage – Tonnage Total		492
Atlantic – U.S.		
Atlantique – É.-U.		
334	Newsprint paper – Papier journal	254
330	Woodpulp – Pâte de bois	234
308	Lumber – Bois de construction	147
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	133
	Other Commodities – Autres produits	379
Total Tonnage – Tonnage Total		1 149
Quebec – U.S.		
Québec – É.-U.		
334	Newsprint paper – Papier journal mixtes, n.d.a.	1 876
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements	1 375
308	Lumber – Bois de construction	989
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	877
	Other Commodities – Autres produits	3 980
Total Tonnage – Tonnage Total		9 099
Ontario – U.S.		
Ontario – É.-U.		
334	Newsprint paper – Papier journal	1 015
330	Woodpulp – Pâte de bois	994
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	916
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	893
	Other Commodities – Autres produits	6 432
Total Tonnage – Tonnage Total		10 252
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – U.S. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – É.-U.		
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	4 957
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	1 528
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 511
330	Woodpulp – Pâte de bois	941
	Other Commodities – Autres produits	5 839
Total Tonnage – Tonnage Total		14 778

Table 6.6

Estimated tonnes for the movement of selected commodities, 1993 – Concluded

Tableau 6.6

Nombre estimatif de tonnes et de produits choisis transportés, 1993 – fin

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	British Columbia – U.S. Colombie-Britannique – É.-U.	
308	Lumber – Bois de construction	3 196
330	Woodpulp – Pâte de bois	747
238	Bituminous coal – Houille grasse	498
334	Newsprint paper – Papier journal	40
	Other Commodities – Autres produits	384
	Total Tonnage – Tonnage Total	4 866
	U.S. – U.S. É.-U. – É.-U.	
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	751
34	Wheat – Blé	676
308	Lumber – Bois de construction	248
24	Barley – Orge	232
	Other Commodities – Autres produits	2 117
	Total Tonnage – Tonnage Total	4 026

Note: Component may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
Atlantic – Atlantic Atlantique – Atlantique		
276	Gypsum – Gypse	4 247
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	1 584
238	Bituminous coal – Houille grasse	1 011
222	Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc	398
	Other Commodities – Autres produits	987
Total Tonnage – Tonnage Total		8 229
Quebec – Atlantic Québec – Atlantique		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	313
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	81
330	Woodpulp – Pâte de bois	70
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	63
	Other Commodities – Autres produits	761
Total Tonnage – Tonnage Total		1 290
Ontario – Atlantic Ontario – Atlantique		
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	308
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	102
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	79
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	68
	Other Commodities – Autres produits	830
Total Tonnage – Tonnage Total		1 389
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – Atlantic Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Atlantique		
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	59
34	Wheat – Blé	56
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	17
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	16
	Other Commodities – Autres produits	184
Total Tonnage – Tonnage Total		334
British Columbia – Atlantic Colombie-Britannique – Atlantique		
320	Plywood – Contre-plaqué	52
330	Woodpulp – Pâte de bois	47
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	22
308	Lumber – Bois de construction	16
	Other Commodities – Autres produits	18
Total Tonnage – Tonnage Total		158

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 – Continued

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	U.S. – Atlantic É.-U. – Atlantique	
250	Clay – Argile	114
330	Woodpulp – Pâte de bois	45
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	17
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	13
	Other Commodities – Autres produits	231
	Total Tonnage – Tonnage Total	422
	Atlantic – Quebec Atlantique – Québec	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	240
222	Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc	169
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	79
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	64
	Other Commodities – Autres produits	395
	Total Tonnage – Tonnage Total	949
	Quebec – Quebec Québec – Québec	
190	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	1 066
330	Woodpulp – Pâte de bois	430
202	Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine	412
334	Newsprint paper – Papier journal	272
	Other Commodities – Autres produits	2 334
	Total Tonnage – Tonnage Total	4 517
	Ontario – Quebec Ontario – Québec	
34	Wheat – Blé	1 194
284	Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline	437
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – (g.p.l.) Gaz raffinés et manufacturés, combustibles	417
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	417
	Other Commodities – Autres produits	2 791
	Total Tonnage – Tonnage Total	5 257
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – Quebec Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Québec	
34	Wheat – Blé	488
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a.	159
104	Vegetables, dried – Légumes séchés	117
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	116
	Other Commodities – Autres produits	1 150
	Total Tonnage – Tonnage Total	2 032

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 – Continued

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	British Columbia – Quebec Colombie-Britannique – Québec	
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	251
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	141
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	120
320	Plywood – Contre-plaqué	112
308	Lumber – Bois de construction	90
	Other Commodities – Autres produits	167
	Total Tonnage – Tonnage Total	883
	U.S. – Quebec É.-U. – Québec	
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	1 096
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	148
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	118
104	Vegetables, dried – Légumes séchés	99
	Other Commodities – Autres produits	2 011
	Total Tonnage – Tonnage Total	3 473
	Atlantic – Ontario Atlantique – Ontario	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	313
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	75
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	34
276	Gypsum – Gypse	19
	Other Commodities – Autres produits	487
	Total Tonnage – Tonnage Total	931
	Quebec – Ontario Québec – Ontario	
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	600
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel - Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	319
442	Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.	269
334	Newsprint paper – Papier journal	194
	Other Commodities – Autres produits	1 289
	Total Tonnage – Tonnage Total	2 673
	Ontario – Ontario	
214	Nickel-copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de nickel-cuivre	3 001
190	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	544
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	369
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	365
	Other Commodities – Autres produits	4 080
	Total Tonnage – Tonnage Total	8 361

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992 – suite

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 – Continued

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – Ontario Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Ontario	
34	Wheat – Blé	9 279
238	Bituminous coal – Houille grasse	1 630
240	Lignite coal – Lignites	1 001
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) potassium	964
	Other Commodities – Autres produits	4 769
	Total Tonnage – Tonnage Total	17 645
	British Columbia – Ontario Colombie-Britannique – Ontario	
238	Bituminous coal – Houille grasse	782
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	426
308	Lumber – Bois de construction	328
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	211
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	122
	Other Commodities – Autres produits	415
	Total Tonnage – Tonnage Total	2 287
	U.S. – Ontario É.-U. – Ontario	
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	376
250	Clay – Argile	263
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	259
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	209
	Other Commodities – Autres produits	2 568
	Total Tonnage – Tonnage Total	3 677
	Atlantic – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Atlantique – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.	
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	8
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	7
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	6
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	3
	Other Commodities – Autres produits	66
	Total Tonnage – Tonnage Total	92
	Quebec – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Québec – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.	
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	185
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	124
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	82
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	27
	Other Commodities – Autres produits	295
	Total Tonnage – Tonnage Total	716

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 – Continued

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
Ontario – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Ontario – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	641
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier	247
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	202
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	149
	Other Commodities – Autres produits	1 424
Total Tonnage – Tonnage Total		2 665
Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	662
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	438
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	322
240	Lignite coal – Lignite	319
	Other Commodities – Autres produits	4 320
Total Tonnage – Tonnage Total		6 062
British Columbia – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. Colombie-Britannique – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
282	Phosphate rock – Roche phosphatée	872
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	146
276	Gypsum – Gypse	143
308	Lumber – Bois de construction	67
	Other Commodities – Autres produits	428
Total Tonnage – Tonnage Total		1 659
U.S. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. É.-U. – Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O.		
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	412
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	166
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	90
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	78
	Other Commodities – Autres produits	1 034
Total Tonnage – Tonnage Total		1 782
Atlantic – British Columbia Atlantique – Colombie-Britannique		
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	6
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	2
334	Newsprint paper – Papier journal	0
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	0
	Other Commodities – Autres produits	14
Total Tonnage – Tonnage Total		24

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 – Continued

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	Quebec – British Columbia Québec – Colombie-Britannique	
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	110
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	107
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	81
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	41
	Other Commodities – Autres produits	280
	Total Tonnage – Tonnage Total	621
	Ontario – British Columbia Ontario – Colombie-Britannique	
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	337
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	248
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	185
464	Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier	74
	Other Commodities – Autres produits	701
	Total Tonnage – Tonnage Total	1 547
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – British Columbia Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – Colombie Britannique	
34	Wheat – Blé	15 569
238	Bituminous coal – Houille grasse	8 258
290	Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.	3 100
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	3 048
24	Barley – Orge	2 382
	Other Commodities – Autres produits	9 471
	Total Tonnage – Tonnage Total	41 831
	British Columbia – British Columbia Colombie-Britannique – Colombie-Britannique	
238	Bituminous coal – Houille grasse	15 354
190	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	2 361
330	Woodpulp – Pâte de bois	612
204	Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre	525
	Other Commodities – Autres produits	1 495
	Total Tonnage – Tonnage Total	20 350

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 – Continued

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992 – suite

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	U.S. – British Columbia É.-U. – Colombie-Britannique	
26	Corn – Maïs	59
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	58
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	25
250	Clay – Argile	19
	Other Commodities – Autres produits	251
	Total Tonnage – Tonnage Total	415
	Atlantic – U.S. Atlantique – É.-U.	
334	Newsprint paper – Papier journal	204
330	Woodpulp – Pâte de bois	173
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	106
308	Lumber – Bois de construction	80
	Other Commodities – Autres produits	224
	Total Tonnage – Tonnage Total	789
	Quebec – U.S. Québec – É.-U.	
334	Newsprint paper – Papier journal	1 884
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	1 110
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	737
308	Lumber – Bois de construction	657
	Other Commodities – Autres produits	3 181
	Total Tonnage – Tonnage Total	7 572
	Ontario – U.S. Ontario – É.-U.	
330	Woodpulp – Pâte de bois	982
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	912
334	Newsprint paper – Papier journal	793
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	772
	Other Commodities – Autres produits	5 562
	Total Tonnage – Tonnage Total	9 024
	Manitoba, Saskatchewan, Alberta and N.W.T. – U.S. Manitoba, Saskatchewan, Alberta et T.N.-O. – É.-U.	
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	4 642
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	1 729
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 224
330	Woodpulp – Pâte de bois	789
	Other Commodities – Autres produits	5 186
	Total Tonnage – Tonnage Total	13 572

Table 6.6

Tonnes for the movement of selected commodities, 1992 - Concluded

Tableau 6.6

Nombre de tonnes et de produits choisis transportés, 1992 - fin

Code	Commodity Marchandise	Tonnes
		'000
	British Columbia - U.S. Colombie-Britannique - É.-U.	
308	Lumber - Bois de construction	3 189
330	Woodpulp - Pâte de bois	604
238	Bituminous coal - Houille grasse	594
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	75
	Other Commodities - Autres produits	371
	Total Tonnage - Tonnage Total	4 833
	U.S. - U.S. É.-U. - É.-U.	
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	734
34	Wheat - Blé	397
26	Corn - Maïs	213
330	Woodpulp - Pâte de bois	205
	Other Commodities - Autres produits	1 580
	Total Tonnage - Tonnage Total	3 131

Chapter 7.1

Comparison of the Performance of Class I Railways in Canada and the United States

By Yasmin Sheikh

In recent years, Canadian railways have been struggling, trying to deal with the dual problem of excess capacity, especially in the East, and high labour costs due to long term wage contracts negotiated in the past. In 1993, Canadian railways carried 90% of their freight on only 40% of their lines. They also spent 42% of their operating expenses on labour.

During the 1970s the U.S. railways particularly in the northeast, faced similar problems. Today the U.S. railroad system is the most productive in the world and one of the most productive industries in the United States¹ (according to the U.S. Bureau of Labour Statistics). Although the size of the U.S. industry is much larger, it would be useful to study the American experience, look at the gap in the performance of the two systems and get an indication of the future direction the Canadian railways could be heading.

Section 1 of this study provides some background information about the kind of problems railways faced in the two countries and the deregulation that followed.

Section 2 presents a comparison of the relative size of the Canadian and U.S. railways for 1993.

Section 3 comments on important changes in major variables, such as freight revenues, employment and track, over the 1984 to 1993 period.

Section 4 compares the performance of the Canadian and U.S. railways with the help of such standard measures as revenues per tonne, revenues and expenses per tonne kilometre and operating ratios.

Section 5 addresses the issue of labour productivity and excess track.

Section 6 provides summary and conclusions.

Limitations

All comparisons are restricted to Canadian and U.S. Class I railways, involved in the transportation of freight. Unless otherwise specified references are made only to this segment.

1 *Railroad Facts*, 1994 edition, Association of American Railroads

Chapitre 7.1

Comparaison du rendement des sociétés ferroviaires de catégorie I au Canada et aux États-Unis

par Yasmin Sheikh

Ces dernières années, les sociétés ferroviaires canadiennes ont connu des difficultés et ont dû affronter le double problème de la surcapacité, surtout dans l'est, et des coûts de main-d'œuvre élevés attribuables aux ententes salariales à long terme négociées dans le passé. En 1993, les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 90% de leurs marchandises sur 40% seulement de leurs voies. Elles ont également consacré 42% de leurs dépenses d'exploitation à la main-d'œuvre.

Au cours des années 70, les sociétés ferroviaires américaines, particulièrement dans le nord-est, ont dû se pencher sur des problèmes semblables. Le réseau ferroviaire américain est le réseau le plus productif au monde et il représente l'une des industries les plus rentables aux États-Unis¹ (selon le US Bureau of Labor Statistics). Bien que l'industrie américaine soit beaucoup plus vaste que l'industrie canadienne, il serait utile d'examiner l'expérience américaine et l'écart dans le rendement des deux systèmes, et d'obtenir un aperçu de l'orientation que pourrait prendre le secteur ferroviaire canadien.

La Partie 1 de l'étude fournit des renseignements de base sur les problèmes auxquels les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines ont été confrontées et sur la déréglementation qui a été introduite par la suite.

La Partie 2 présente une comparaison de la taille relative des sociétés ferroviaires canadiennes et américaines pour 1993.

La Partie 3 présente une analyse des changements importants survenus au titre des principales variables comme les recettes tirées du transport de marchandises, l'emploi et les voies exploitées, pour la période allant de 1984 à 1993.

La Partie 4 offre une comparaison du rendement des sociétés ferroviaires canadiennes et américaines selon les mesures normalisées que sont les recettes par tonne, les recettes et les dépenses par tonne-kilomètre et les ratios d'exploitation.

La Partie 5 porte sur la productivité du travail et les voies excédentaires.

La Partie 6 présente le sommaire et les conclusions.

Limites

Toutes les comparaisons sont limitées aux sociétés ferroviaires canadiennes et américaines de catégorie I qui s'occupent surtout du transport des marchandises. À moins d'indication contraire, toutes les références renvoient aux transporteurs ferroviaires de marchandises de catégorie I.

1 *"Railroad Facts"* édition de 1994, Association de la sociétés ferroviaires américaines.

The Class I threshold of the railways in the U.S. is determined annually, by the Interstate Commerce Commission (ICC), in accordance with the Railroad Freight Rate Index published by the Bureau of Labour Statistics. Declassification from Class I status occurs when a railway falls below the threshold for three consecutive years. The composition of the Class I category is, therefore, likely to change and may affect the comparability of data from year to year.

For comparison, the U.S. dollar has been converted to the Canadian dollar, using the Bank of Canada average annual exchange rate. Other data have been converted to metric units.

Although an effort has been made to use comparable data from the two countries, there may be some differences in the detailed classification and or definitions.

Section I

Background

U.S. Experience

In the early 1970s northeastern railways were stuck with uneconomic lines that ran huge losses due to high labour costs, burdensome regulation and stiff competition from the trucking industry. In 1976, six such railways were combined to form Consolidated Rail Corp. (Conrail), which today is one of the world's most successful railways. However, in the process there were tremendous job losses, abandonment of hundreds of kilometres of uneconomical track and the elimination of a host of regulations.

The U.S. railways have progressively become more efficient since the deregulation of the industry through the passage of the Staggers Rail Act of 1980. The act set the stage for U.S. railways to drastically reduce their cost of operating by abandoning markets and setting their own freight rates.

Canadian Experience

One may draw a parallel between the Canadian experience in recent years and the northeastern railways in the 1970s. Canadian railways in addition, are facing tough competition from U.S. railways, which have lower costs.

Since the Staggers Act it has become cheaper to move goods bound for Canada on U.S. railways. Harry Gow, a University of Ottawa Professor and Vice President of the Ottawa based consumer group, Transport 2000, has noted that most of the freight being shipped to Central Canada from Asia now enters North America at Seattle. From there it is moved by rail to Chicago and then north to Canada².

Le seuil de la catégorie I pour les sociétés ferroviaires américaines est déterminé chaque année par la Interstate Commerce Commission (ICC), conformément à l'indice des tarifs-marchandises ferroviaires publié par le Bureau of Labor Statistics. Une société ferroviaire n'entre plus dans la catégorie I lorsqu'elle se trouve au-dessous du seuil pendant trois années consécutives. La composition de la catégorie I peut donc changer, ce qui peut influencer sur la comparabilité des données d'une année à l'autre.

Aux fins de comparaison, les données en dollars américains ont été converties en dollars canadiens en fonction du taux de change annuel moyen de la Banque du Canada. D'autres données ont été converties en valeurs métriques.

Bien que l'on ait tenté d'utiliser des données comparables, il peut y avoir des écarts dans la classification détaillée ou les définitions.

Partie 1

Contexte

Expérience des États-Unis

Au début des années 70, les sociétés ferroviaires de la région du nord-est exploitaient des lignes non rentables qui occasionnaient de lourdes pertes en raison des coûts de main-d'œuvre élevés, de la lourde réglementation et de la forte concurrence de la part du secteur du camionnage. En 1976, six de ces sociétés ferroviaires ont été fusionnées pour former la compagnie Consolidated Rail Corp. (Conrail), qui, aujourd'hui, est l'une des sociétés ferroviaires les plus fructueuses au monde. Cependant, cette restructuration a entraîné la perte de nombreux emplois, l'abandon de centaines de kilomètres de voies non rentables et l'abolition d'une série de règlements.

Les sociétés ferroviaires américaines ont accru leur efficacité depuis l'introduction de la déréglementation du secteur à la suite de l'adoption de la Staggers Rail Act en 1980. L'adoption de la "Staggers Rail Act" a fait que les sociétés ferroviaires américaines ont réduit leur coût d'exploitation d'une manière drastique en abandonnant des marchés et en créant leurs propres taux se rattachant au transport.

Expérience du Canada

On peut établir un parallèle entre l'expérience canadienne au cours des dernières années et celle des sociétés ferroviaires de la région du nord-est dans les années 70. De plus, les sociétés ferroviaires canadiennes doivent lutter contre la forte concurrence des États-Unis, qui ont réduit leurs coûts.

Depuis l'adoption de la "Staggers Rail Act", il est devenu plus économique de recourir à des sociétés ferroviaires américaines pour transporter des marchandises à destination du Canada. La plupart des marchandises en provenance de l'Asie et destinées à la région du centre du Canada entrent en Amérique du Nord par Seattle. De là, elles sont acheminées par train vers Chicago, puis vers le Canada au nord². WESTAC (Western Transportation Advisory Council) a aussi

² Special report, Macleans magazine, April 18, 1994.

² Rapport spécial, magazine Macleans, 18 avril 1994.

WESTAC (Western Transportation Advisory Council) has also indicated that potash and fertilizer shipments from Saskatchewan to Longview, Washington for export and about 60% of import and export containers moving between West Coast and Eastern Canada are now being diverted through the U.S.³.

It is argued by some that the Canadian tax structure also puts Canada's railways at a comparative disadvantage with U.S. railways as well as with the truckers. Canadian Pacific, for example has argued that the two major railways (CN and CP) pay about \$180 million more, annually, in fuel, property and payroll taxes to all levels of government under the Canadian system than they would under U.S. laws⁴. Further, revenues from fuel taxes are used by provinces to build and maintain highway systems and truckers have free access to the highways. On the other hand, the railways build and maintain their own roadbeds and also pay locomotive fuel tax.

The deregulation of the Canadian transportation industry took place with the enactment of the National Transportation Act of 1987. The Act, however preserved a significant level of regulations. Although the railways can now negotiate confidential contracts with shippers, there are still restrictions and obligations stemming from their historic role in the development of the country. For example the Act provided for rationalization- the abandonment of inefficient and unprofitable lines. Between 1988 and 1992, the railways could apply for abandonment, but only up to 4% of track in a year. This restriction was removed, effective January 1, 1993. The railways are also stuck with long term labour contracts negotiated in the past.

Section 2

Size of the Class I Railway Industry in Canada and the U.S. 1993

Keeping in perspective that the U.S. economy is ten times the size of the Canadian economy in terms of GDP, a number of indicators suggest that the Canadian railways play a proportionately bigger role. The Canadian Class I industry is one-seventh the size of the U.S. Class I industry measured by freight revenues and in terms of tonnage. It employs one-fourth the number of employees and operates one-third the length of track. The relatively longer track is indicative both of the large geographical size of Canada as well as excessive level of track.

The Canadian Class I railways generated an equivalent share of total railway freight revenues as did the U.S. Class I railways in their respective industry total. It is important to note, however, that this was achieved with a lesser proportion of employees

indiqué que la potasse et les envois d'engrais en provenance de Saskatchewan à Longview, ensuite à Washington pour l'exportation et que 60% des conteneurs destinés pour l'importation et l'exportation voyageants entre la côte ouest et l'est du Canada sont maintenant détournés vers les États-Unis³.

Certains sont d'avis que le système fiscal canadien privilégie les sociétés ferroviaires américaines par rapport aux sociétés ferroviaires canadiennes. Il en est de même pour les entreprises de camionnage. Ainsi, selon Canadian Pacific, les principales sociétés ferroviaires (CN et CP) versent environ \$180 millions de plus par année sous forme de taxes sur le carburant, d'impôts fonciers et de cotisations sociales à tous les niveaux du gouvernement en vertu du système canadien qu'elles ne le feraient en vertu des lois américaines⁴. De plus, les provinces utilisent les recettes tirées des taxes sur le carburant pour construire et entretenir des réseaux routiers et les routiers circulent gratuitement sur les routes. Par contre, les sociétés ferroviaires doivent entretenir leurs propres voies et payer en même temps des impôts fonciers.

La déréglementation du secteur canadien des transports a été introduite avec l'adoption de la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Nombre de règlements ont toutefois été conservés. Bien que les sociétés ferroviaires puissent désormais négocier des contrats confidentiels avec des expéditeurs, elles doivent se soumettre à certaines restrictions et obligations liées à leur rôle historique dans l'expansion du pays. Ainsi, la loi prévoit la rationalisation des opérations, soit l'abandon des voies non efficaces et non rentables. Entre 1988 et 1992, les sociétés ferroviaires pouvaient présenter une requête en abandon d'au plus 4 % seulement des voies par année. Cette restriction a été abolie le 1^{er} janvier 1993. Les sociétés ferroviaires doivent par ailleurs respecter les contrats de travail à long terme négociés dans le passé.

Partie 2

Taille des sociétés ferroviaires de catégorie I au Canada et aux États-Unis, 1993

Malgré le fait que le PIB des États-Unis est dix fois plus élevé que celui du Canada, un certain nombre d'indicateurs révèlent que les sociétés ferroviaires canadiennes jouent, proportionnellement, un rôle plus important. Les sociétés canadiennes de catégorie I représentent le septième de la taille des sociétés américaines de la même catégorie selon les recettes tirées du transport de marchandises, et selon le tonnage. Elles emploient le quart de l'effectif et exploitent le tiers de la longueur des voies. La proportion relativement plus élevée des voies traduit la très grande superficie du Canada et l'excédent de voies.

Les sociétés ferroviaires canadiennes de catégorie I génèrent, par rapport à l'ensemble du secteur, une part égale, au titre des recettes tirées du transport de marchandises, à celle des sociétés américaines de la même catégorie. À noter que les sociétés ferroviaires canadiennes ont réussi cet

³ WESTAC Briefing, September 1994, Volume 20, No. 1.

⁴ CP Annual Report, 1993.

³ "WESTAC Briefing", Septembre 1994, Volume 20, No 1.

⁴ Rapport annuel du CP, 1993.

Figure 7.1.1

Figure 7.1.1

Relative size of the Canadian and U.S. Railways, 1993

Taille relative des sociétés ferroviaires canadiennes et américaines, 1993

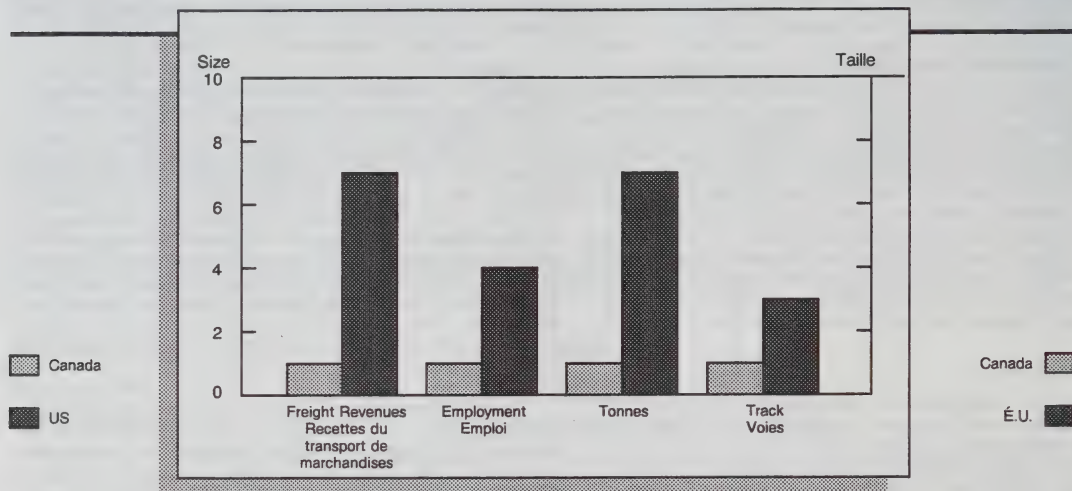
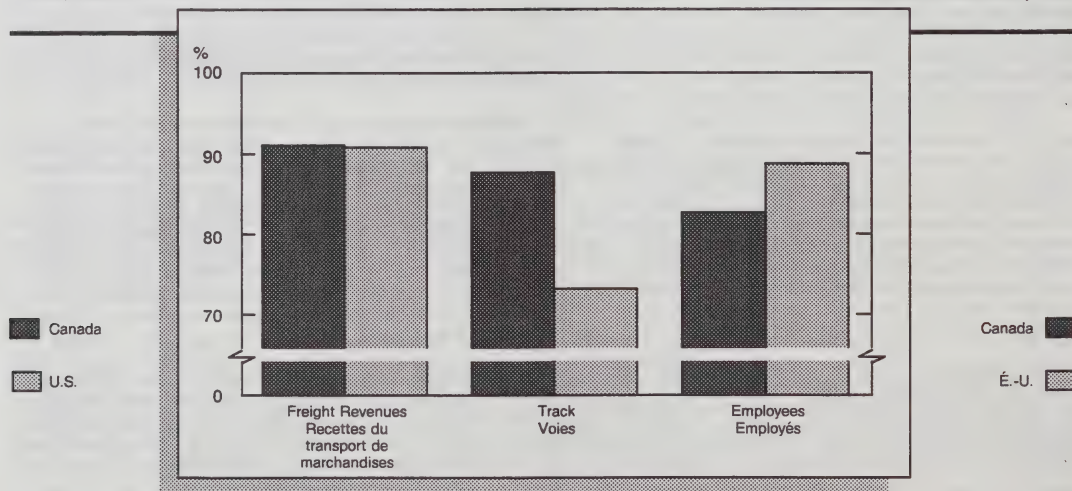


Figure 7.1.2

Figure 7.1.2

Share of Class 1 Freight Carriers in Industry Total, 1993

Part des transporteurs de marchandises de catégories I sur l'ensemble du secteur, 1993



but considerably more track. This seems to suggest that regional and local U.S. railways are even more productive than the Class I U.S. railways and Class II and III Canadian railways.

Section 3

Major Changes Between 1984 and 1993

Following are the salient features that emerge from a review of major variables in 1984 and 1993:

- Railways on both sides of the border experienced declines in traffic, resulting in lower freight revenues⁵. Tonnage transported in Canada declined more than in the U.S.
- With falling tonnages in both countries, an increase in the average length of haul resulted in an increase in tonne-kilometres.
- Freight revenues of U.S. carriers decreased by 2.1% while operating expenses declined further, by 5.3%, thus improving their financial situation.
- The financial situation of the Canadian railways deteriorated as operating expenses increased marginally while freight revenues decreased by 3.9%.

⁵ Canadian freight revenues include Western Grain Transportation Payments.

exploit une proportion réduite d'employés, mais un réseau plus étendu. Cela laisse entendre que les sociétés ferroviaires régionales et locales américaines sont plus productives que les sociétés américaines de catégorie I et les sociétés canadiennes des catégories II et III.

Partie 3

Changements majeurs entre 1984 et 1993

Voici les résultats de l'examen des principales variables pour 1984 et 1993 :

- Les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines ont accusé des baisses du trafic, ce qui a eu pour effet de réduire les recettes⁵ tirées du transport de marchandises. Le tonnage transporté au Canada a diminué plus que celui transporté aux États-Unis.
- Avec la baisse du tonnage dans les deux pays, l'augmentation de la longueur moyenne d'une expédition a entraîné une hausse du nombre de tonnes-kilomètres.
- Chez les transporteurs américains, la réduction des dépenses d'exploitation a été plus importante que la baisse des recettes du transport de marchandises, ce qui leur a permis d'améliorer leur situation financière.
- La situation financière des sociétés ferroviaires canadiennes s'est détériorée, les dépenses d'exploitation s'étant légèrement accrues, et les recettes du transport de marchandises ayant fléchi soit de 3.9%.

⁵ Les recettes tirées du transport de marchandises incluent des paiements versés en vertu de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

Figure 7.1.3

Major Variables, Percentage Change between 1984 and 1993

Figure 7.1.3

Principales variables, variation en pourcentage de 1984 à 1993

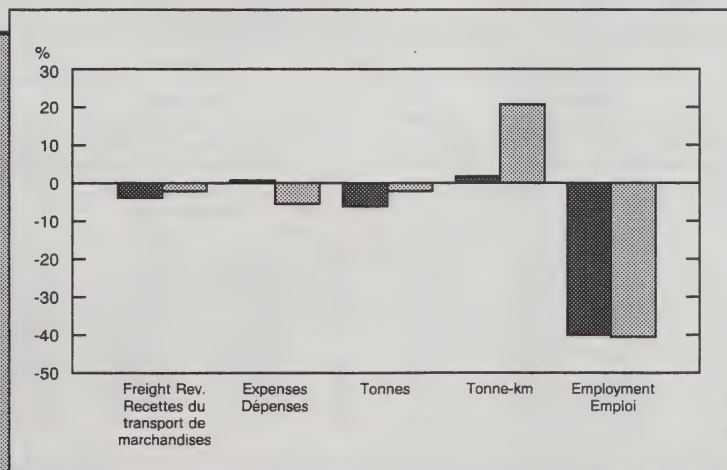
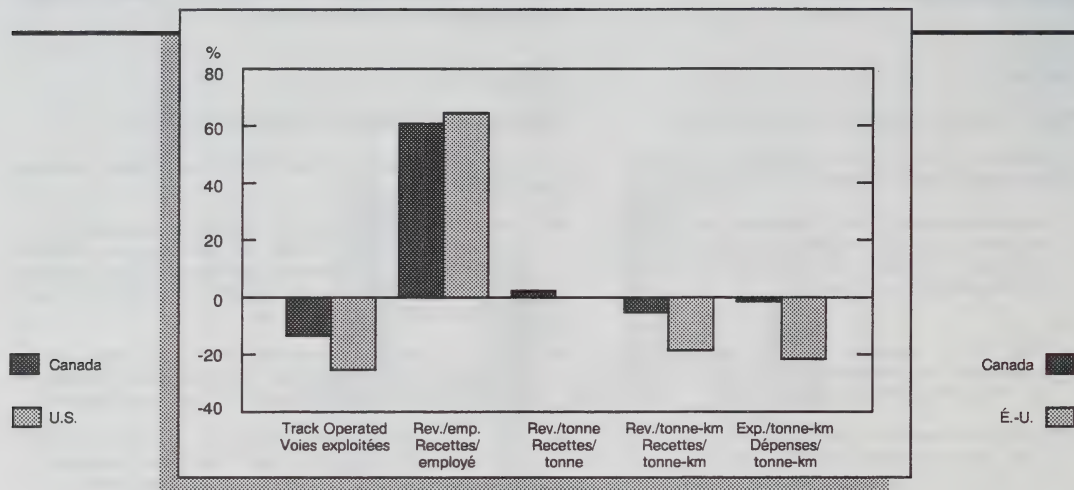


Figure 7.1.4

Major Variables, Percentage Change between 1984 and 1993

Figure 7.1.4

Principales variables, variation en pourcentage de 1984 à 1993



- The efficiency of the U.S. railways can be linked to their success in controlling expenses and in reducing the length of track.
- Total increase in revenues per employee was higher in the U.S. than in Canada. Overall labour productivity gains for both countries were considerable.
- Over the ten year period the Canadian and the U.S. railways reduced employment by the same proportion.
- L'efficacité des sociétés ferroviaires américaines se manifeste dans le contrôle de leurs dépenses et la réduction de la longueur des voies.
- La hausse globale des recettes par employé était plus élevée aux États-Unis qu'au Canada. Dans l'ensemble, les gains au titre de la productivité du travail étaient considérables dans les deux pays.
- Au cours de la période de dix ans, les deux industries ont réduit leur effectif d'une proportion égale.

Table 7.1.1

Selected Variables, Canadian and U.S. Class I Railways

Tableau 7.1.1

Certaines variables, sociétés ferroviaires canadiennes et américaines de catégorie 1

	Freight Revenues		Tonnes		Employees		Track Operated	
	Recettes de fret				Employés		Voies exploitées	
	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.	Canada	U.S.
		É-U		É-U		É-U		É-U
	\$ '000 000		millions		No. - Nbre.		km	
1984	5,645	36,866	197	1 296	81,710	323,030	85 764	265 897
1985	5,579	36,434	188	1 197	77,960	301,879	85 761	259 164
1986	5,654	35,213	190	1 185	72,028	275,817	84 166	249 955
1987	5,999	34,207	203	1 244	67,216	248,526	84 733	237 484
1988	5,985	33,348	204	1 297	63,705	235,880	81 391	226 543
1989	5,491	32,043	187	1 273	60,193	227,548	78 963	221 291
1990	5,443	32,053	185	1 292	56,590	216,424	76 572	214 347
1991	5,604	30,878	190	1 254	53,936	206,386	75 761	208 956
1992	5,361	33,238	182	1 269	51,738	197,421	74 969	203 159
1993	5,425	36,103	185	1,266	48,855	192,526	74,152	199,137

Note: Freight revenues, tons and miles for American railways have been converted to Canadian dollars, metric tonnes and kilometres.

Nota: Les recettes du transport de marchandises, les tonnes et les milles ont été convertis en dollars canadiens, en tonnes métriques et en kilomètres.

Section 4

Trends in the Transportation of Freight

Revenues per tonne

Freight revenues per tonne for railways on both sides of the border were comparable in 1984 and 1986. In the period that followed the Canadian rate was stable, while the U.S. rate fell sharply, creating a notable gap between the two railway industries. This gap narrowed in 1992 and 1993 as U.S. freight revenues increased while traffic (tonnage) remained unchanged.

Figure 7.1.5

Revenues per Tonne

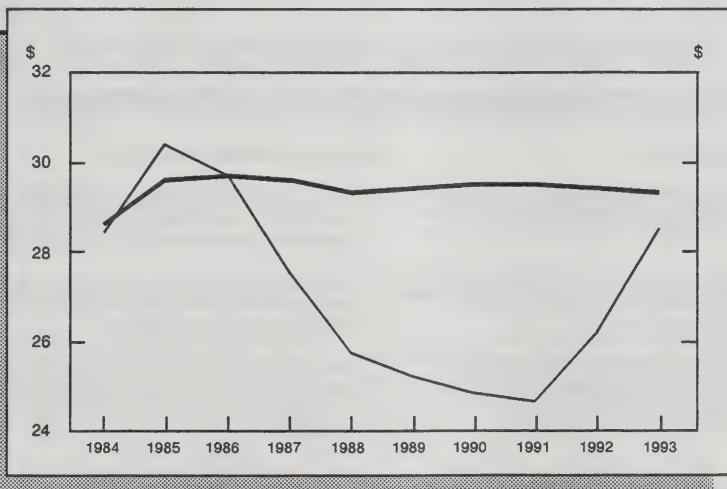


Figure 7.1.5

Recettes par tonne

Les recettes par tonne de marchandises générées par les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines étaient comparables en 1984 et en 1986. Au cours de la période qui a suivi, le taux de croissance chez les sociétés canadiennes est demeuré stable, tandis que celui des sociétés américaines a fléchi considérablement, ce qui a créé un écart entre les deux industries ferroviaires. Cet écart a rétréci en 1992 et en 1993, les recettes du transport de marchandises aux États-Unis s'étant accrues, et le trafic (tonnage) étant demeuré inchangé.

Revenues per tonne-kilometre

Figure 7.1.6 shows two distinct periods: revenues per tonne-kilometre for U.S. railways were higher than the Canadian railways between 1984 and 1986; the two were equal in 1987. The following period shows Canadian revenues per tonne-kilometre higher than their U.S. counterparts. This is a result of an increase in the average length of haul in the U.S. In the earlier years of the study period the average length of haul in Canada was higher compared to the U.S. The U.S. railways have progressively been carrying freight over much longer distances, thus closing the gap in the average length of haul. Besides, tonnage transported by Canadian carriers decreased by 8.6% between 1987 and 1993 while that by U.S. carriers increased by 1.8%.

Recettes par tonne-kilomètre

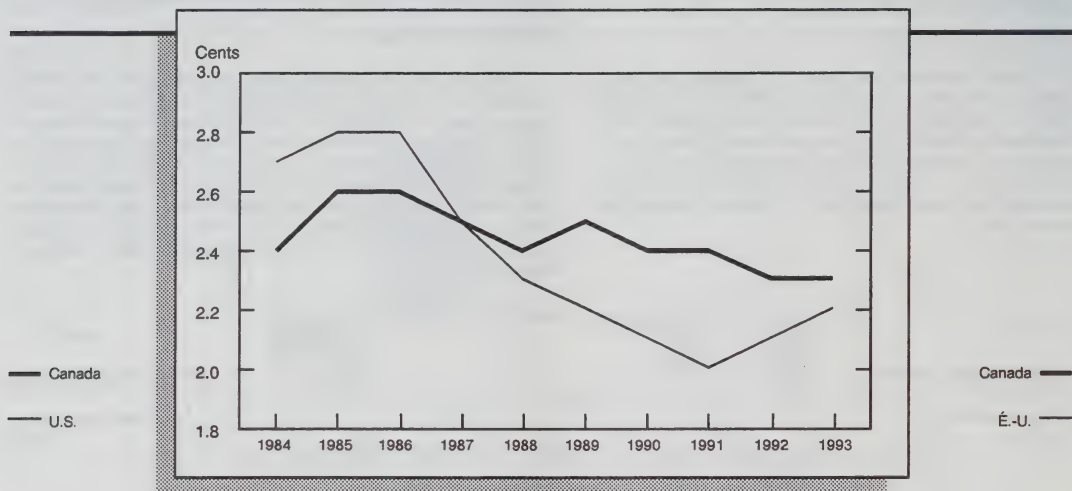
La figure 7.1.6 présente les données pour deux périodes distinctes : entre 1984 et 1986, les recettes par tonne-kilomètre des sociétés ferroviaires américaines étaient plus élevées que celles des sociétés canadiennes; en 1987, les recettes étaient les mêmes. Au cours de la période suivante, les recettes par tonne-kilomètre des sociétés ferroviaires canadiennes ont été plus élevées que celles de leurs homologues américains. Cela est attribuable à une augmentation de la longueur moyenne d'une expédition aux États-Unis. Au début de la période de référence, la longueur moyenne d'une expédition au Canada était supérieure à celle d'une expédition aux États-Unis. Les sociétés ferroviaires américaines ont commencé à transporter des marchandises sur de plus longues distances, ce qui a eu pour effet de réduire l'écart dans la longueur moyenne d'une expédition. Par ailleurs, le tonnage transporté par les sociétés ferroviaires canadiennes a diminué de 8.6 % de 1987 à 1993, tandis que chez les sociétés ferroviaires américaines, il a augmenté de 1.8 %.

Figure 7.1.6

Figure 7.1.6

Revenues per tonne-kilometre

Recettes par tonne-kilomètre



Expenses per tonne-kilometre

Dépenses par tonne-kilomètre

- U.S. rail carriers had a higher unit cost than Canadian carriers during the 1984 to 1986 period.
- This cost decreased rapidly for the U.S. carriers during the 1986 to 1990 period from 2.7 cents in 1986 to a low of 1.9 cents in 1990.
- The Canadian unit cost, with its ups and downs, remained much more stable between 2.3 cents and 2.6 cents throughout the study period.
- Shippers today are competing in a more globalized economy. They are constantly shopping for the most efficient and cheapest way to transport goods. With lower costs the U.S. railways are able to offer lower shipping rates than Canadian carriers. This may lure shippers south of the border wherever possible.
- The years 1992 for Canada and 1991 for the U.S. were exceptional as the railways incurred special charges for work force reduction and other rationalization initiatives.

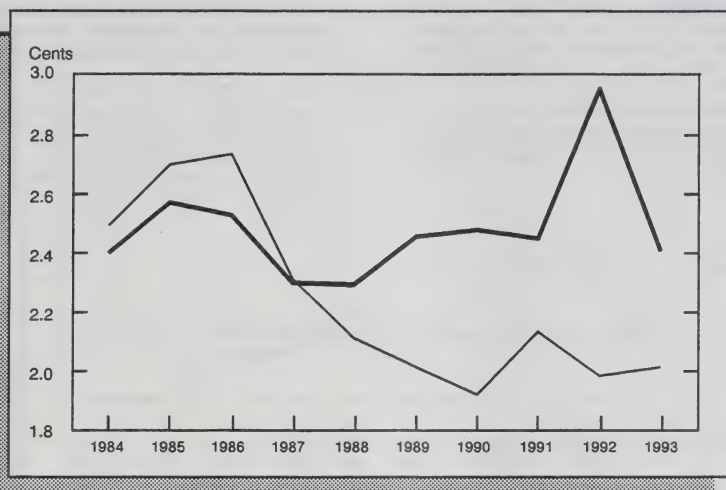
- Au cours de la période 1984-1986, les transporteurs ferroviaires américains ont enregistré un coût unitaire plus élevé que les transporteurs canadiens.
- De 1986 à 1990, ce coût a chuté rapidement chez les transporteurs ferroviaires américains, passant de 2.7 cents à un creux de 1.9 cent.
- Le coût unitaire chez les transporteurs canadiens, avec ses variations, est demeuré beaucoup plus stable (entre 2.3 cents et 2.6 cents) au cours de la période de référence.
- Les expéditeurs font concurrence au sein d'une économie plus mondiale. Ils recherchent constamment le moyen le plus efficace et le plus économique de transporter des marchandises. Les sociétés ferroviaires américaines enregistrent des dépenses par tonne-kilomètre moins élevées que les sociétés ferroviaires canadiennes. De cette manière, elles offrent des taux réduits aux expéditeurs, ce qui peut expliquer pourquoi une partie du trafic destiné au Canada est détourné vers les États-Unis.
- Les années 1992 et 1991 ont été exceptionnelles pour le Canada et les États-Unis respectivement, les sociétés ferroviaires ayant engagé des dépenses spéciales pour réduire l'effectif et rationaliser les opérations.

Figure 7.1.7

Figure 7.1.7

Expenses per tonne-kilometre

Dépenses par tonne-kilomètre



- In order to compete with the U.S. railways, it is important for Canadian railways to lower expenses per tonne-kilometre.

- Pour pouvoir faire concurrence aux sociétés ferroviaires américaines, les sociétés canadiennes doivent réduire leurs dépenses par tonne-kilomètre.

Revenues and Expenses per tonne-kilometre

While it is interesting to compare unit costs and revenues in the two countries, it is equally important to put the revenues and expenses per tonne-kilometre together as the two railways operate in different environments and are subject to different rules, regulation and laws.

Revenues per tonne kilometre, although higher in Canada (figure 7.1.6), have not been sufficient to meet expenses per tonne kilometre for the last four years. Canadian railways have complained about the debilitating costs associated with the maintenance of excess track, and the fuel, property and sales tax burden, which drive their expenses up and hinder their competitiveness against the U.S. railways and other modes of transport.

With the exception of 1991, when U.S. railways incurred special charges, revenues per tonne-kilometre were higher than expenses per tonne-kilometre yielding a reasonable profit margin.

Recettes et dépenses par tonne-kilomètre

Bien qu'il soit intéressant de comparer les coûts unitaires et les recettes dans les deux pays, il est également important de grouper les recettes et les dépenses par tonne-kilomètre car les deux réseaux ferroviaires oeuvrent dans un milieu différent et sont soumis à une réglementation différente.

Les recettes par tonne-kilomètre, quoique plus élevées au Canada (figure 7.1.6), n'ont pas réussi à compenser les dépenses par tonne-kilomètre enregistrées au cours des quatre dernières années. Les sociétés ferroviaires canadiennes se sont plaintes des coûts débilatants associés à l'entretien des voies excédentaires et des taxes sur le carburant, des impôts fonciers et des taxes de vente qui font augmenter leurs dépenses et entravent leur compétitivité, par rapport non seulement aux sociétés ferroviaires américaines, mais aussi aux autres modes de transport.

Sauf en 1991, année où les sociétés ferroviaires américaines ont engagé des dépenses spéciales, les recettes par tonne-kilomètre ont été plus élevées que les dépenses par tonne-kilomètre, ce qui a permis d'enregistrer une marge de bénéfices assez acceptable.

Figure 7.1.8

**Revenues and Expenses per Tonne-kilometre,
Canadian Class I Railways**

**Recettes et dépenses par tonne-kilomètre, sociétés
ferroviaires Canadiennes de catégorie I**

Figure 7.1.8

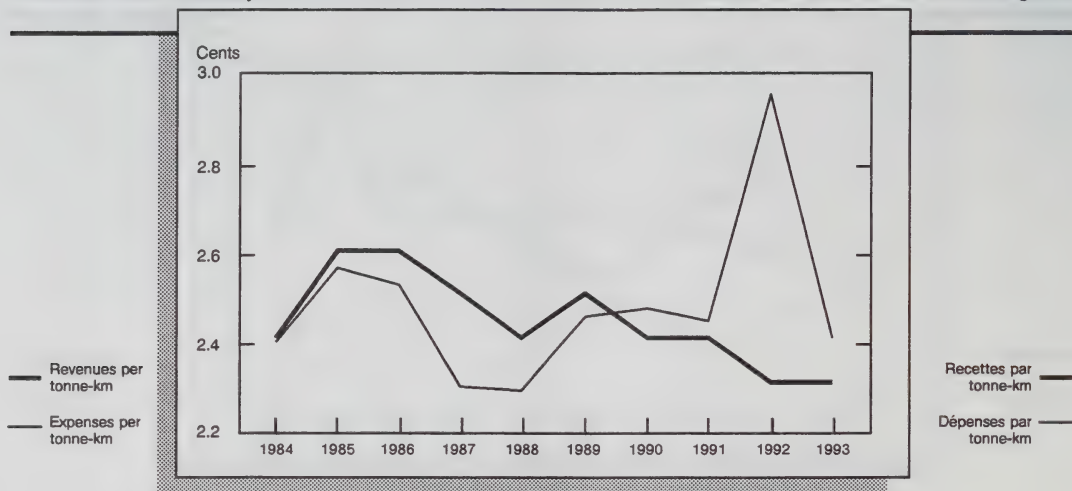
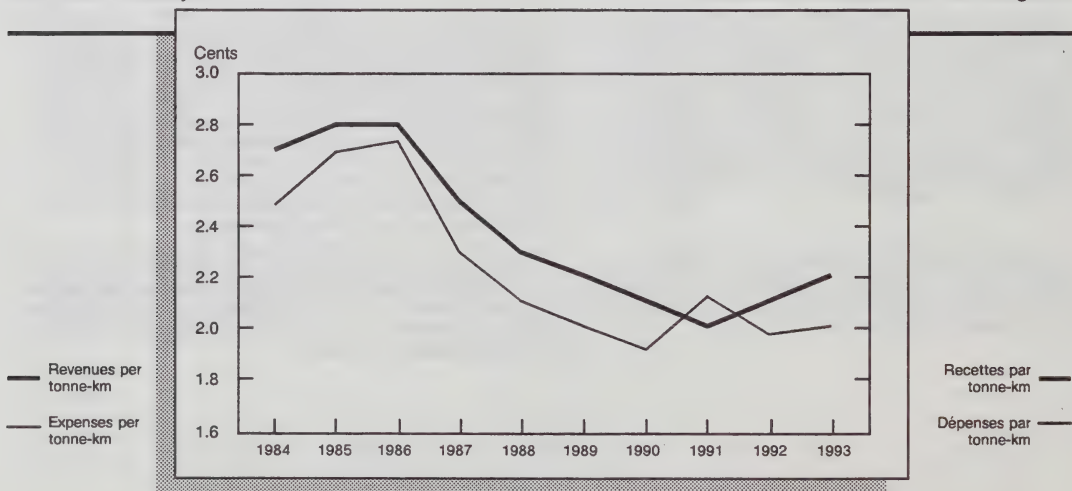


Figure 7.1.9

**Revenues and Expenses per Tonne-kilometre,
US Class I Railways**

**Recettes et dépenses par tonne-kilomètre,
sociétés ferroviaires É.U. de catégorie I**

Figure 7.1.9



Operating Ratios

- The performance of the Canadian railways as measured by this ratio (the proportion of operating revenues absorbed by operating expenses) was better than the U.S. railways from 1984 to 1988.
- For the remaining period, U.S. railways outperformed Canadian railways, with the exception of 1991 when U.S. railways included special charges in their operating expenses.

Ratios d'exploitation

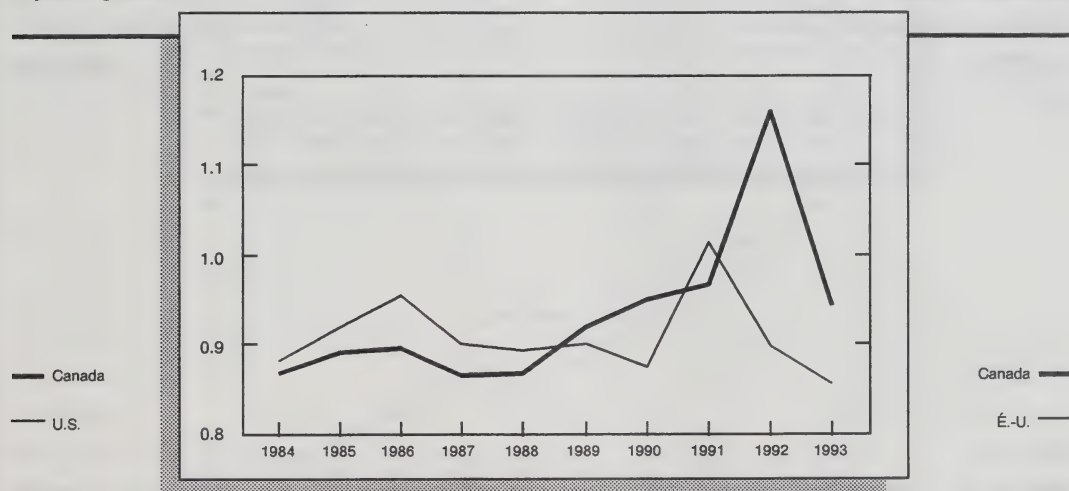
- De 1984 à 1988, si l'on se fonde sur ce ratio (part des recettes d'exploitation absorbée par les dépenses d'exploitation), les sociétés ferroviaires canadiennes ont inscrit un meilleur rendement que les sociétés ferroviaires américaines.
- Pour le reste de la période, les sociétés américaines ont surpassé les sociétés canadiennes, sauf en 1991, où elles ont engagé des dépenses spéciales.

Figure 7.1.10

Figure 7.1.10

Operating Ratio

Ratio d'exploitation



Section 5

LABOUR AND TRACK

Labour Costs

- In the last decade both Canadian and U.S. railways have made efforts to reduce their labour costs. These costs as a percentage of operating expenses have in general declined.
- Canadian railways spend a higher proportion of their expenses on labour than U.S. railways.
- U.S. railways have reduced this proportion further than Canadian railways.

Partie 5

EFFECTIF ET VOIES

Coûts de la main-d'oeuvre

- Au cours de la dernière décennie, les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines ont tenté de réduire les coûts de la main-d'oeuvre. En général, ces coûts, en pourcentage des dépenses d'exploitation, ont régressé.
- Les sociétés ferroviaires canadiennes consacrent une part plus élevée de leurs dépenses à la main-d'oeuvre que les sociétés américaines.
- Les sociétés ferroviaires américaines ont réduit davantage cette part des dépenses que les sociétés canadiennes.

Figure 7.1.11

Total Compensation as a percentage of expenses

Rémunération totale en pourcentage des dépenses

Figure 7.1.11

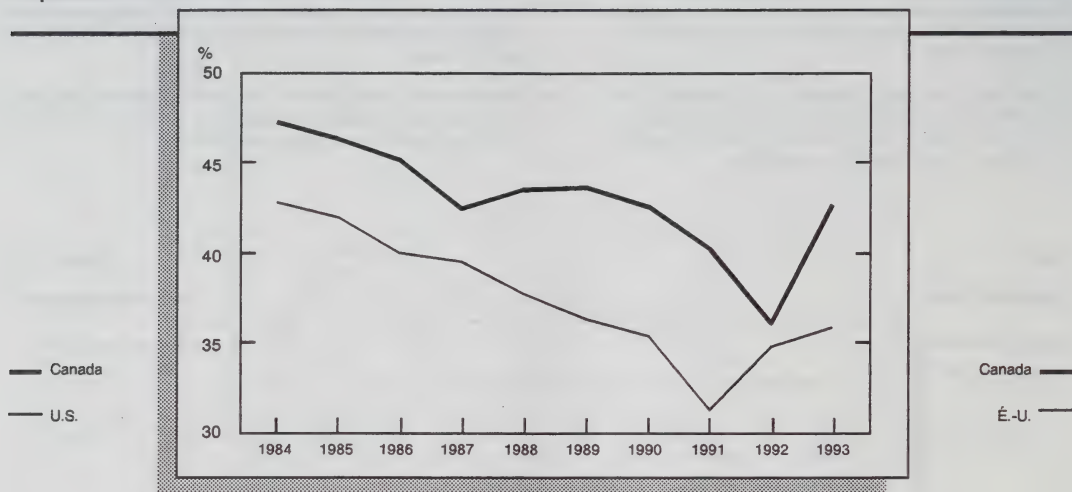
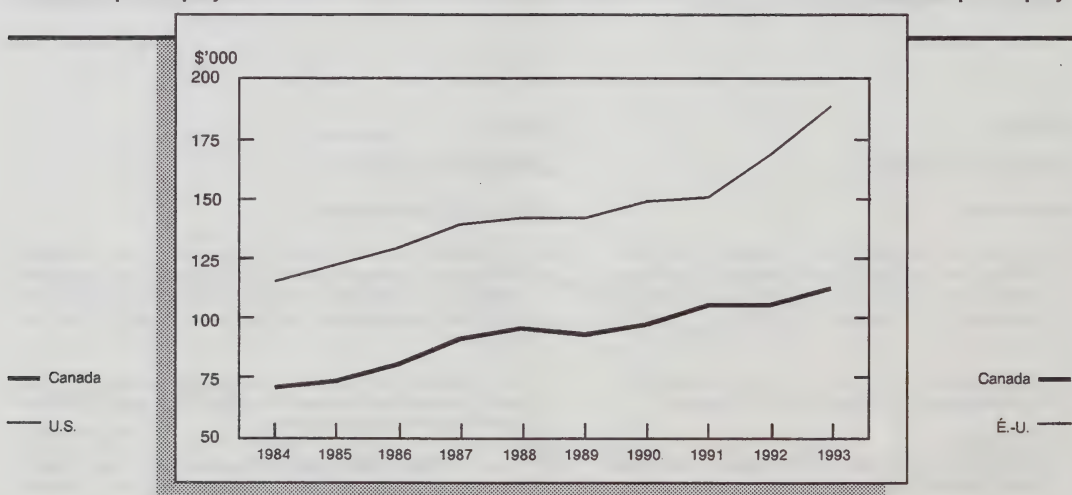


Figure 7.1.12

Revenues per employee

Recettes par employé

Figure 7.1.12



Productivity

Since labour costs account for a major portion of the operating expenses of railways, the most commonly used measure of productivity is that of labour productivity defined in terms of revenues generated per employee.

- Both Canadian and U.S. railways have made significant improvements in productivity.
- Productivity gains for Canadian railways were higher from 1986 to 1992 (figure 7.1.13). For 1993, the gain was higher for American railways.

Productivité

Comme les coûts de la main-d'oeuvre représentent une part importante des dépenses d'exploitation des sociétés ferroviaires, la mesure de la productivité la plus couramment utilisée est celle de la productivité définie du point de vue des recettes générées par employé.

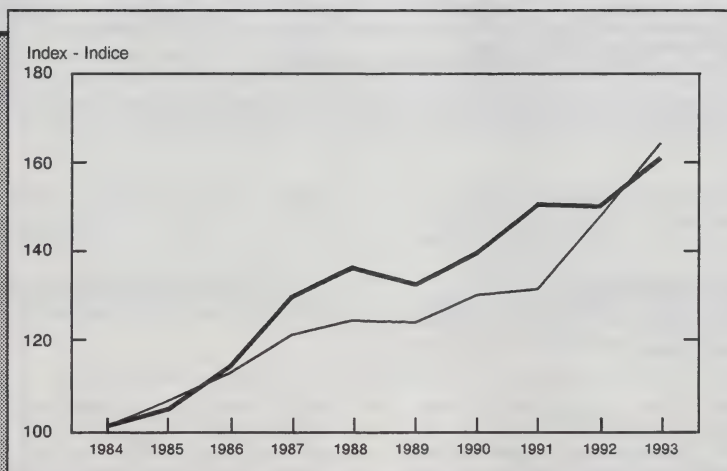
- Les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines ont amélioré considérablement leur productivité.
- Les gains au titre de la productivité des sociétés ferroviaires canadiennes ont été plus élevés de 1986 à 1992 (figure 7.1.13). En 1993, ce sont les sociétés américaines qui ont inscrit les gains les plus importants.

Figure 7.1.13

Figure 7.1.13

Change in Revenues per employee

Variation des recettes par employé



Employment

- During the study period there was a proportionate decrease in the number of railway employees on both sides of the border.
- The average compensation per employee is higher in the U.S. than in Canada both in real and nominal terms.
- Up to 1987 the rate of increase in average compensation was lower for Canadian railways. Since 1987, the Canadian rate has increased sharply. The U.S. average compensation saw a period of decline before increasing again in 1990.

Emploi

- Au cours de la période de référence, on a observé une réduction égale du nombre d'employés des chemins de fer des deux côtés de la frontière.
- Si l'on se fonde sur sa valeur réelle et sa valeur nominale, la rémunération moyenne par employé est plus élevée aux États-Unis qu'au Canada.
- Jusqu'en 1987, le taux de croissance de la rémunération moyenne a été inférieur chez les sociétés ferroviaires canadiennes. Depuis 1987, ce taux s'est accru considérablement. La rémunération moyenne aux États-Unis a régressé avant d'augmenter à nouveau en 1990.

Table 7.1.2

Employment, 1984-1993

Tableau 7.1.2

Emploi, 1984-1993

	Employees		Total Compensation		Average Compensation	
	Employés		Rémunération totale		Rémunération moyenne	
	Canada	U.S. É-U	Canada	U.S. É-U	Canada	U.S. É-U
	No. - Nbre.		\$ '000 ,000		\$	
1984	81,710	323,030	2,597	14,248	31,777	44,107
1985	77,960	301,879	2,574	14,421	33,022	47,769
1986	72,028	275,817	2,504	13,755	34,766	49,870
1987	67,216	248,526	2,389	12,429	35,538	50,009
1988	63,705	235,880	2,435	11,449	38,221	48,536
1989	60,193	227,548	2,376	10,709	39,480	47,061
1990	56,590	216,424	2,359	10,097	41,689	46,656
1991	53,936	206,386	2,367	9,963	43,896	48,272
1992	51,738	197,421	2,415	10,576	46,679	53,572
1993	48,855	192,526	2,354	11,263	48,181	58,499

Note: Total and Average Compensation are in Canadian Dollars.

Nota: La rémunération totale et la rémunération moyenne sont fournies en dollars canadiens.

Figure 7.1.14

Change in Average Compensation

Figure 7.1.14

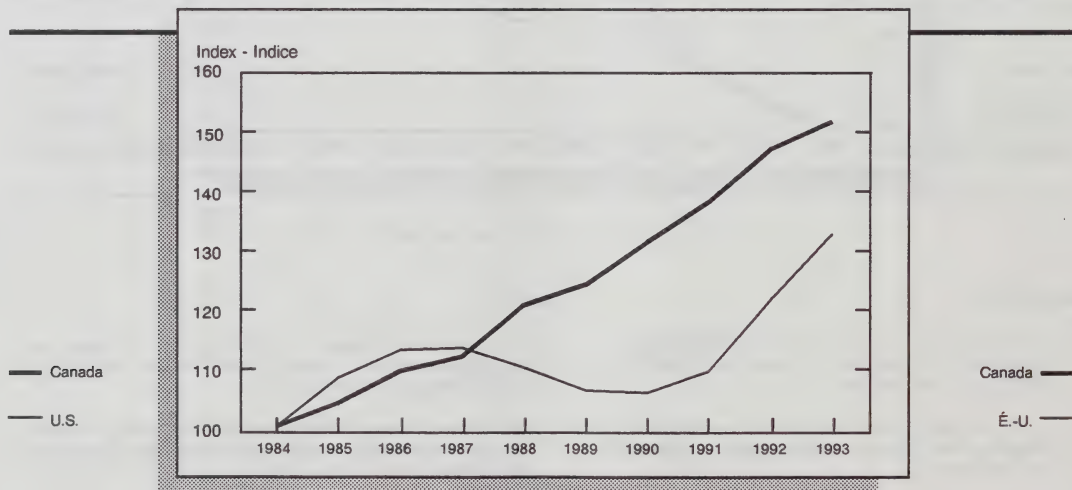
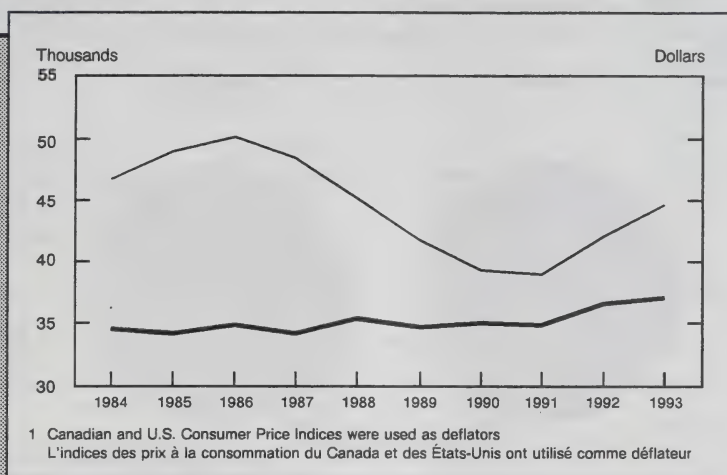
Variation de la rémunération moyenne


Figure 7.1.15

Figure 7.1.15

Real¹ average compensation

Rémunération moyenne réelle¹



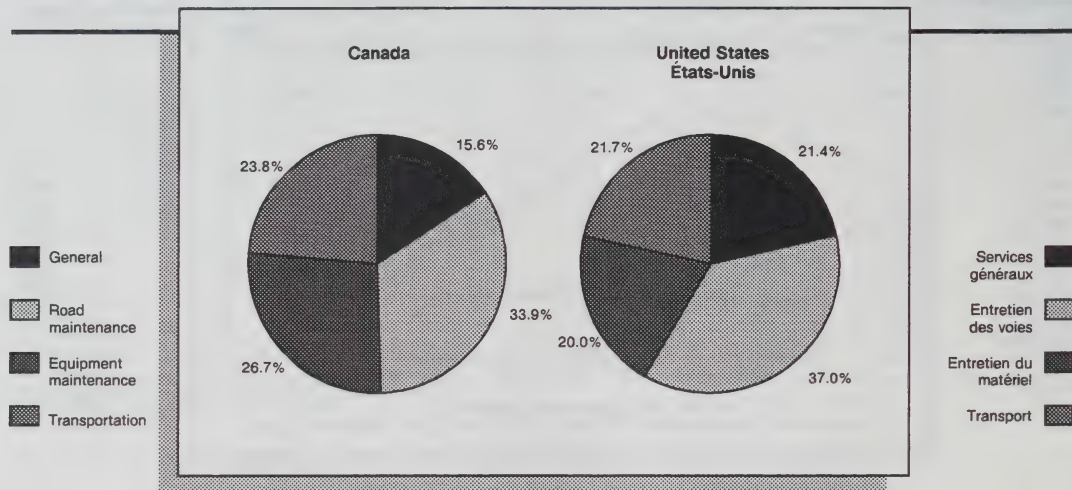
- In both Canada and the U.S. the highest proportion of employees were in the transportation category.
- The smallest category was "general" for Canadian railways and equipment maintenance for U.S. railways.
- Transportation employees on both sides of the border were paid the highest average wage followed by general employees. Canadian equipment maintenance employees and U.S. road maintenance employees made the lowest average wage.
- Between 1984 and 1993, Canadian railways reduced equipment maintenance employees the most, and general employees the least. Equipment maintenance workers are the lowest paid and general employees are the second highest paid.
- The U.S. carriers reduced their general employees the most, followed by transportation employees.
- The difference in the type of employees reduced explains why total compensation paid decreased by 9.3% for Canadian railways while it declined much further (21.0%) for U.S. railways and why there has been a larger increase in the average compensation for Canada compared to the U.S.
- Les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines ont employé le plus grand nombre de personnes dans le secteur des transports.
- Chez les sociétés ferroviaires canadiennes, c'est la catégorie des employés des «services généraux» qui comptait le moins d'employés; chez les sociétés ferroviaires américaines, c'est celle de l'entretien du matériel.
- Dans les deux pays, ce sont les employés du transport qui ont reçu la rémunération moyenne la plus élevée; viennent ensuite les employés des services généraux. Les employés de l'entretien du matériel au Canada et les employés de l'entretien des voies aux États-Unis reçoivent la rémunération moyenne la moins élevée.
- Entre 1984 et 1993, au Canada, ce sont les employés de l'entretien du matériel qui ont été le plus touchés par la réduction de l'effectif, et les employés des services généraux qui ont été le moins touchés. Les employés de l'entretien du matériel reçoivent la plus faible rémunération, tandis que les employés des services généraux occupent le deuxième rang parmi les employés les mieux rémunérés.
- Aux États-Unis, ce sont les employés des services généraux qui ont été le plus touchés par la réduction de l'effectif; viennent ensuite les employés du transport.
- La différence quant à la catégorie d'employés touchés par la réduction de l'effectif explique pourquoi la rémunération totale versée a diminué de 9.3% chez les sociétés ferroviaires canadiennes et de 21.0% chez les sociétés ferroviaires américaines, et pourquoi la rémunération moyenne s'est accrue davantage au Canada qu'aux États-Unis.

Figure 7.1.16

Employment, by Major Occupation Group, 1993

Figure 7.1.16

Emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1993



- The Canadian railways have been quite successful in reducing employment and cutting the payroll. However, it seems that, in order to compete with the U.S. railways they have to reduce labour costs further.

- Les sociétés ferroviaires canadiennes ont assez bien réussi à réduire l'effectif et la rémunération. Cependant, il semble que pour pouvoir rivaliser avec les sociétés ferroviaires américaines, elles doivent réduire encore davantage les coûts de la main-d'œuvre.

Figure 7.1.17

Employment, by Major Occupation Group, 1984

Figure 7.1.17

Emploi, selon les principales catégories professionnelles, 1984

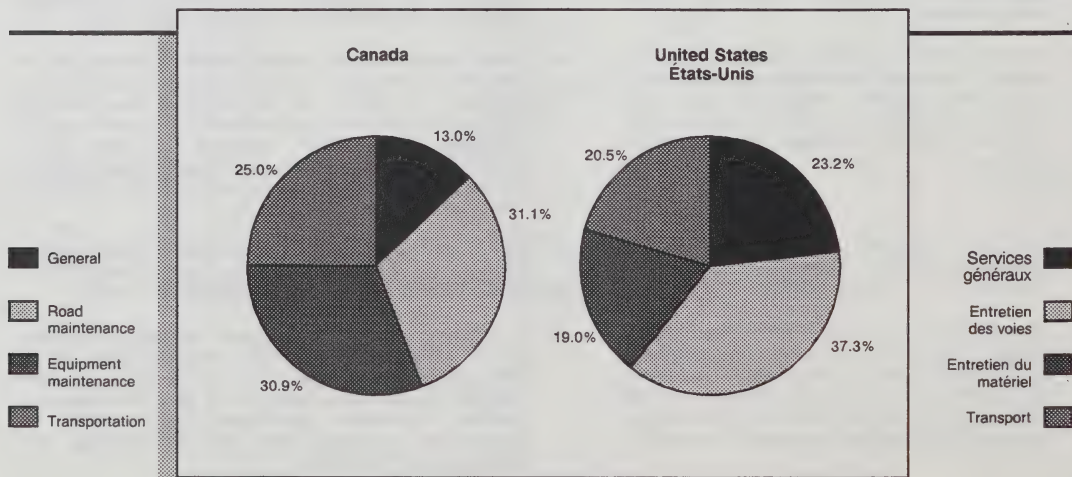


Table 7.1.3

Employment and Average Compensation, by Major Occupational Group, 1993

Group - Catégorie	Employees Employés		Average Compensation Rémunération moyenne	
	Canada	U.S. É-U	Canada	U.S. É-U
	No. - Nbre.		\$	
General - Service généraux	7,610	41,217	51,577	61,291
Road Maintenance - Entretien des voies	11,643	41,698	43,606	47,307
Equipment Maintenance - Entretien du matériel	13,047	38,463	41,113	47,580
Transportation - Transport	16,555	71,148	55,409	69,340
Total	48,855	192,526	48,181	58,499

Note: Average Compensation is reported in Canadian Dollars.

Nota: La rémunération moyenne est fournie en dollars canadiens.

Tableau 7.1.3

Emploi et rémunération moyenne, selon les principales catégories professionnelles, 1993

Figure 7.1.18

Average Compensation, by Major Occupational Group, 1993

Figure 7.1.18

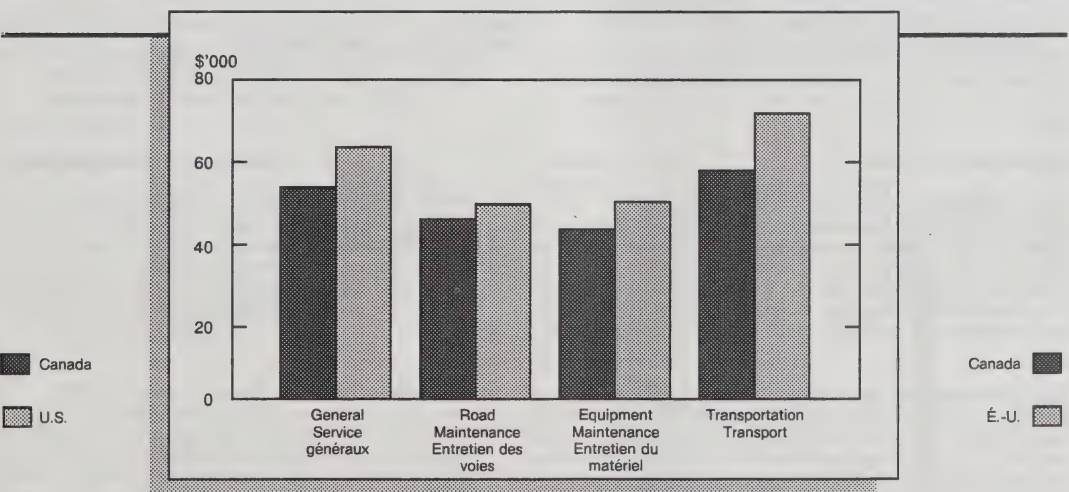
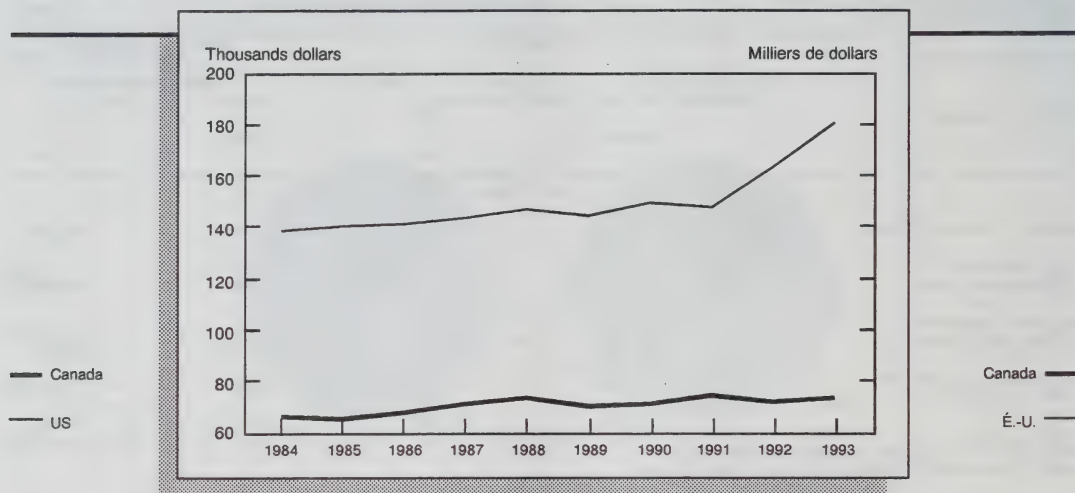
Rémunération moyenne, selon les principales catégories professionnelles, 1993


Figure 7.1.19

Figure 7.1.19

Revenues per km of track

Recettes par kilomètre de voie



Track Operated

- Canadian railways have too much track in proportion to the traffic. U.S. railways transport more than twice the tonnage per kilometre of track.
- Canadian railways generated one-third the U.S. revenues per kilometre of track.

Voies exploitées

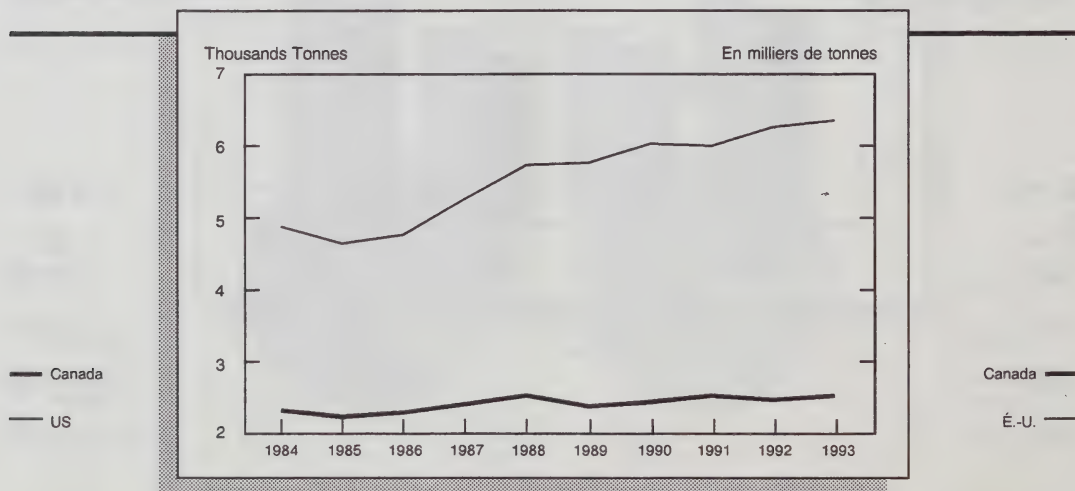
- Les sociétés ferroviaires canadiennes exploitent beaucoup trop de voies par rapport au trafic. Les sociétés ferroviaires américaines transportent plus du double du tonnage par kilomètre de voie.
- Les sociétés ferroviaires canadiennes ont généré le tiers des recettes par kilomètre de voie.

Figure 7.1.20

Figure 7.1.20

Tonnes per km of track

Tonnes par kilomètre de voie



Section 6

SUMMARY

- Canadian Class I railways have an extensive length of track and a large number of employees in relation to the traffic.
- Revenues per tonne and tonne-kilometres for Canadian railways, in the earlier years of the study period, were either comparable to or lower than their U.S. counterparts. In later years, these ratios fell sharply for the U.S. carriers.
- The U.S. railways have lower expenses per tonne-kilometre compared to Canadian railways. This enables U.S. railways to offer lower rates to shippers, as a result some Canadian traffic is being diverted through the U.S.
- Revenues per tonne-kilometre, although higher in Canada, have not been sufficient to meet expenses per tonne-kilometre, especially in the last four years. It is important for railways to lower expenses in order to convert them to a healthy industry.
- Both Class I Canadian and U.S. railways reduced their labour force considerably and made major productivity gains as measured by revenues generated per employee. These gains were higher in Canada than U.S., except for 1993.
- With the exception of 1991, U.S. railways have experienced better operating ratios, thus outperforming Canadian railways since 1988.

CONCLUSIONS

In 1993, Canadian railways carried 90% of their freight on only 40% of their lines. They also spent 42% of their operating expenses on labour. The cost of maintaining extensive infrastructure and high labour cost make it difficult for them to compete against U.S. railways and the trucking industry.

In recent years, railways have addressed these issues by restructuring their activities and have managed to improve productivity. But there were huge costs in separation payments to employees and other restructuring charges which affected their financial situation adversely. The onset of the recession in 1991 and the slow economy, thereafter, made things worse. However, in 1993 there was an improvement in the operating ratio. The future depends on the strength of the economy, on the railways' success in shedding excess track, on controlling labour costs and on a tax structure enabling them to be more competitive.

Partie 6

SOMMAIRE

- Les sociétés ferroviaires canadiennes de catégorie I exploitent un long réseau de voies et comptent un grand nombre d'employés par rapport au trafic de marchandises.
- Au début de la période de référence, les recettes par tonne et par tonne-kilomètre des sociétés ferroviaires canadiennes étaient comparables ou inférieures à celles de leurs homologues américains. À la fin de la période, ces ratios ont régressé fortement chez les transporteurs américains.
- Les sociétés ferroviaires américaines enregistrent des dépenses par tonne-kilomètre moins élevées que les sociétés ferroviaires canadiennes. De cette manière, elles offrent des taux réduits aux expéditeurs, ce qui peut expliquer pourquoi une partie du trafic destiné au Canada est détourné vers les États-Unis.
- Les recettes par tonne-kilomètre, quoique plus élevées au Canada, n'ont pas réussi à compenser les dépenses par tonne-kilomètre, surtout au cours des quatre dernières années. Il est important pour les sociétés ferroviaires de réduire leurs dépenses si elles veulent améliorer leur rendement.
- Les sociétés ferroviaires canadiennes et américaines de catégorie I ont réduit considérablement leur effectif et affiché des gains importants de la productivité, comme l'indiquent les recettes générées par employé. Ces gains ont été plus élevés au Canada qu'aux États-Unis, sauf en 1993.
- Les sociétés ferroviaires américaines ont affiché de meilleurs ratios d'exploitation que les sociétés canadiennes depuis 1988, sauf en 1991.

CONCLUSIONS

En 1993, les sociétés ferroviaires canadiennes ont transporté 90% de leurs marchandises sur 40% seulement de leurs voies. Elles ont également consacré 42% de leurs dépenses d'exploitation à la main-d'œuvre. Vu les coûts élevés de main-d'œuvre et les coûts d'entretien d'une vaste infrastructure, il est difficile pour les sociétés canadiennes de rivaliser avec les sociétés américaines et les entreprises de camionnage.

Ces dernières années, les sociétés ferroviaires ont réagi en tentant de restructurer leurs activités et elles ont réussi à accroître leur productivité. Mais les coûts élevés associés aux indemnités de départ versées aux employés et à d'autres aspects de la restructuration ont influé défavorablement sur leur situation financière. L'arrivée de la récession de 1991 et le ralentissement de l'économie ont par la suite aggravé la situation. On a cependant observé une amélioration du ratio d'exploitation en 1993. L'avenir repose sur la vigueur de l'économie, et le succès des sociétés ferroviaires, sur l'abandon des voies excédentaires, la réduction des coûts de la main-d'œuvre et sur la restructuration de la taxe pour permettre d'offrir des taux plus compétitifs.

7.2 International Commodity Origin and Destination, 1993 and 1992

Introduction

This study presents the origin and destination of commodity movements on either side of the Canada-United States border, as originated by and interlined with Canadian National and Canadian Pacific Railways. The transportation activities presented include tonnages for commodities entering and departing Canadian gateways.

Northbound Movements

CN and CP transported 11.7 million tonnes from the northbound movement of goods in 1993 compared to 9.8 million tonnes in 1992, an increase of 19.6%. Ontario was the busiest gateway accounting for 72.7% of the total tonnage in 1993. Most of the tonnage (9.4 million tonnes) originated in the Central and South regions of the United States, in 1993, up from 7.9 million tonnes in 1992.

The origin and destination of the northbound movement of selected commodities is shown in table 7.2.3. The province of Ontario received 3.7 million tonnes, consisting of a wide variety of commodities in 1993. The top five commodities represented only 34.1% of the total tonnage transported to this province. Ontario received a high proportion (82.5%) of all commodities from the Central and South regions of the United States.

The province of Québec received the second highest tonnage of 3.5 million tonnes, 84.2% of which was also from the Central and South regions of the United States. Of the total shipments to this province, 44.9% consisted of mixed carload freight, soyabean oil meal, petroleum coke, dried vegetables and chemical specialties.

7.2 Origine et destination des mouvements internationaux de marchandises, 1993 et 1992

Introduction

Cette étude présente les statistiques sur l'origine et la destination des mouvements de marchandises qui ont eu lieu sur les côtes de la frontière Canada-États-Unis et qui sont effectués par les compagnies Canadien National et Canadien Pacifique, ainsi que sur les transferts auxquels ont participé ces sociétés. Les activités de transport présentées comprenaient le tonnage des marchandises à destination et en provenance de correspondances canadiennes.

Mouvements à destination du nord

Le CN et le CP ont transporté 11.7 millions de tonnes de marchandises à destination du nord en 1993 en comparaison à 9.8 millions de tonnes en 1992, soit une augmentation de 19.6%. L'Ontario a été de correspondance la plus active, représentant 72.7% du tonnage total en 1993. En 1993, la majeure partie du tonnage soit 9.4 millions de tonnes provenait des régions centrale et du sud des États-Unis, ce qui représente une augmentation de 7.9 millions de tonnes par rapport au total en 1992.

Le tableau 7.2.3 présente les principales marchandises transportées vers le nord. En 1993, la province de l'Ontario a reçu 3.7 millions de tonnes de marchandises variées. Le tonnage des cinq principales marchandises représentait 34.1% du tonnage total à destination de l'Ontario. Cette province a reçu 82.5% du tonnage total qui provenait des régions centrale et du sud des États-Unis.

La province de Québec s'est placée deuxième, recevant 3.5 millions de tonnes, dont 84.2% provenaient aussi des régions centrale et du sud des États-Unis. Les chargements de marchandises mixtes, les tourteaux de soja, le coke de pétrole, les légumes secs et les produits chimiques industriels ont représenté 44.9% des expéditions totales.

Table 7.2.1

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnes for the Northbound Movements of Goods
from U.S. Region of Origin, by Canadian Gateway,
U.S. - Canada Movements, 1993**

Tableau 7.2.1

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes des mouvements sud-nord de
marchandises à partir de la région d'origine américaine,
par d'entrée de Canada, mouvements États-Unis -
Canada, 1993**

Canadian Gateway D'entrée de Canada	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000					
Atlantic - Atlantique Tonnes	44	-	-	-	44
Quebec - Québec Tonnes	555	114	293	2	964
Ontario Tonnes	590	4 648	2 790	466	8 495
Manitoba Tonnes	8	317	172	88	585
Alberta Tonnes	-	21	53	211	285
Saskatchewan Tonnes	10	731	181	49	969
British Columbia - Colombie Britannique Tonnes	2	13	25	304	344
Total Tonnes	1 209	5 843	3 514	1 120	11 687

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.1

**Railway Commodity Origin and Destination,
Tonnes for the Northbound Movements of Goods
from U.S. Region of Origin, by Canadian Gateway,
U.S. - Canada Movements, 1992**

Tableau 7.2.1

**Origine et destination des marchandises transportées
par chemin de fer, tonnes des mouvements sud-nord de
marchandises à partir de la région d'origine américaine,
par d'entrée de Canada, mouvements États-Unis -
Canada, 1992**

Canadian Gateway D'entrée de Canada	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000					
Atlantic – Atlantique Tonnes	55	–	--	--	56
Quebec – Québec Tonnes	394	41	192	--	626
Ontario Tonnes	392	4 108	2 396	497	7 393
Manitoba Tonnes	9	267	161	65	502
Alberta Tonnes	1	4	46	166	217
Saskatchewan Tonnes	7	542	89	54	692
British Columbia – Colombie Britannique Tonnes	1	7	17	261	286
Total Tonnes	859	4 969	2 902	1 042	9 772

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Southbound Movements

CN and CP carried 40.1 million tonnes of goods into the U.S. in 1993 compared to 35.8 million tonnes in 1992, an increase of 12.2%. Southbound tonnage was three times the tonnage transported northbound. As with northbound movements, Ontario was the busiest gateway province, transporting 23.3 million tonnes or 57.9% of the goods entering the United States by rail from Canada. The Central region, alone, received 12.9 million tonnes through the Ontario gateway.

Of the total tonnage transported in 1993, 19.8 million tonnes or 49.4% were destined for the Central region. High tonnages of potash from Saskatchewan; lumber from British Columbia; mixed carload freight and sulphuric acid from Quebec were delivered to this region.

The highest proportion of southbound tonnage (10.3 million tonnes) originated in the province of Ontario, a high proportion, nearly half of which (48.6%) was destined for the Central region of the United States.

The province of Quebec shipped the 9.1 million tonnes to the United States, 76.1% of which was destined for the Central and North-East regions. The top five commodities: newsprint paper, mixed carload freight, lumber, aluminum and sulphuric acid represented 61.0% of the total southbound tonnage.

As with northbound movements, a wider variety of commodities were shipped from Ontario compared to other provinces. For example: the top five commodities from Ontario represented 43.7% of the total tonnage destined for United States while the respective top five commodities from British Columbia and Saskatchewan constituted 94.3%, and 90.0% of their total (provincial) tonnages of southbound movements.

Mouvements à destination du sud

En 1993, le CN et le CP ont transporté 40.1 millions de tonnes de marchandises à destination des États-Unis, en comparaison à 35.8 millions de tonnes en 1992, soit une augmentation de 12.2%. Le tonnage à destination du sud est trois fois plus important que le tonnage transporté à destination du nord. Ici encore, l'Ontario a été la correspondance la plus active, représentant 23.3 millions de tonnes ou 57.9% des marchandises transportées par chemin de fer du Canada vers les États-Unis. La région centrale des États-Unis a été à elle seule le point de destination de 12.9 millions de tonnes provenant de correspondance de l'Ontario.

La région centrale des États-Unis a reçu 19.8 millions de tonnes ou 49.4% du tonnage total en 1993. Les expéditions principales comprenaient la potasse provenant de Saskatchewan, le bois de construction provenant de la Colombie-Britannique, des chargements de marchandises mixtes et l'acide sulfurique provenant du Québec.

La plus grande porportion du tonnage à destination du sud (10.3 millions de tonnes) provenait de la province de l'Ontario, donc une partie importante (48.6%) était acheminée vers la région centrale des États-Unis.

La province de Québec a expédié des chargements soit un total de 9.1 millions de tonnes à destination vers les États-Unis, dont 76.1% du total de ces chargements étaient destinés aux régions centrale et nord-est des États-Unis. Les expéditions des cinq plus importantes marchandises en provenance de Québec comprenaient: le papier journal, les chargements de marchandises mixtes, le bois de construction, les demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium et d'acide sulfurique. Ces expéditions ont représenté 61.0% du tonnage total vers le sud des États-Unis.

Comme ce fut le cas des mouvements à destination vers le nord, une grande variété de marchandises ont été transportées à partir de l'Ontario comparativement aux autres provinces. Par exemple: les cinq principales marchandises provenant de l'Ontario ont représenté 43.7% du tonnage total destiné aux États-Unis tandis que ces mêmes marchandises provenant de la Colombie-Britannique et de la Saskatchewan ont figuré pour 94.3% et 90.0% des mouvements de marchandises à destination vers le sud.

Table 7.2.2

**Top 74 Commodities for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. - Canada Movements, 1993**

Tableau 7.2.2

**Group of 74 produits plus importantes des mouvements
sud-nord de marchandises à partir de la région
d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1993**

		U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
Code	Commodity - Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
24	Barley - Orge	-	89	-	-	89
26	Corn - Maïs	1 238	225 661	173	2 235	229 307
28	Oats - Avoine	-	137	48	-	185
34	Wheat - Blé	159	2 610	1 727	86	4 582
42	Malt and malt flour - Malt et farine de malt	-	772	-	-	772
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	21	109 018	-	3 803	112 842
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	91	52 884	193	17 388	70 556
132	Ground cereals and by-products, n.e.s. - Céréales moulues et dérivés n.d.a.	-	1 697	673	-	2 370
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	498 104	748	-	498 852
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	-	6 171	75	-	6 246
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	173	33 453	246	-	33 872
150	Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s - Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a.	980	85	20	1 778	2 863
170	Rapeseed - Colza	-	-	796	-	796
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	2 070	22 697	-	-	24 767
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	62	318	-	-	380
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	126	203	28 539	1 335	30 203
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	125 908	70	158 105	284 083
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	1 398	-	-	2 661	4 059
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	20 089	563 686	21 022	49 727	654 524
238	Bituminous coal - Houille grasse	547	598	20 551	-	21 696
240	Lignite coal - Lignite	-	-	-	9 888	9 888
250	Clay - Argile	59	80 752	344 699	80 014	505 524
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	175	1 717	8 566	10 458
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	2 510	397 457	4 061	4 407	408 435
272	Stone, n.e.s.including stone refuse - Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre	72 768	114	86	-	72 968
276	Gypsum - Gypse	-	3 887	-	-	3 887
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	-	-	236 589	88	236 677
284	Common salt, rock or bulk - Sel gemme de saline	-	91	-	-	91
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	-	-	19 394	-	19 394
296	Paper waste - Déchets de papier	177 287	152 596	92 789	3 202	425 874
308	Lumber - Bois de construction	10 715	10 280	3 828	6 649	31 472
320	Plywood - Contre-plaqué	32	12 558	4 172	10 948	27 710
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	7 570	6 806	2 051	7 237	23 664
330	Woodpulp - Pâte de bois	41 672	10 510	134 700	33 534	220 416
334	Newsprint paper - Papier journal	954	10 112	4 279	70	15 415
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	16 561	9 212	1 081	1 035	27 889
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	2 726	8 414	151 805	27 595	190 540
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	1 392	13 781	3 517	1 290	19 980
380	Chemical elements - Éléments chimiques	2 895	77	787	2 617	6 376
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	11 415	17 950	178	-	29 543
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. - Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	3 114	4 611	116 689	3 316	127 730
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	14 841	6 925	6 355	37 690	65 811

Table 7.2.2

**Top 74 Commodities for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. - Canada Movements, 1993 - Concluded**

Tableau 7.2.2

**Group de 74 produits plus importantes des mouvements
sud-nord de marchandises à partir de la région
d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1993 - fin**

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				
		North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	–	16 546	–	61 680	78 226
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	12 458	157 492	69 365	25 631	264 946
400	Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés	34 171	4 365	145 910	132	184 578
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	1 903	2 330	31 281	1 483	36 997
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	7 331	28 516	95 463	470	131 780
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	–	39 672	324 076	44 216	407 964
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	–	2 685	1 726	638	5 049
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	1 394	50 954	46 016	41 203	139 567
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	12 626	87 673	332 926	203	433 428
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.	12 365	83 103	104 725	3 302	203 495
434	Gasoline – Essence	–	–	34	–	34
442	Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.	3 606	26 766	18 722	2 126	51 220
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	245	60 215	32 104	49 974	142 538
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	8 920	30 358	79 304	15 127	133 709
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	11 435	26 921	29 735	588	68 679
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	3 238	990	3 128	156	7 512
464	Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier	330	4 331	1 440	11 148	17 249
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	10 186	3 497	4 663	902	19 248
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	1 329	11 570	41 549	575	55 023
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	2 243	36	1 256	–	3 535
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	–	86	17 052	–	17 138
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	4 220	91	1 026	99 592	104 929
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	19 898	72 480	168 258	470	261 106
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	62 604	406 377	30 038	–	499 019
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	15 440	118 702	4 805	825	139 772
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	272 045	1 058 566	36 699	1 627	1 368 937
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	31	9	131	–	171
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	21	10 984	738	679	12 422
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	108 213	138 831	17 527	19 666	284 237
	Total	999 717	4 834 545	2 843 355	857 677	9 535 294

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.2

**Top 74 Commodities for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. - Canada Movements, 1992**

Tableau 7.2.2

**Group de 74 produits plus importantes des mouvements
sud-nord de marchandises à partir de la région
d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1992**

		U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
Code	Commodity - Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
24	Barley - Orge	-	490	-	-	490
26	Corn - Maïs	-	179 166	244	3 032	182 442
28	Oats - Avoine	-	72	-	-	72
34	Wheat - Blé	2 152	2 990	358	-	5 500
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	-	97 177	-	4 034	101 211
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. - Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	-	46 033	286	6 888	53 207
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	437 908	501	-	438 409
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. - Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	-	7 468	626	127	8 221
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. - Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	-	44 904	260	-	45 164
170	Rapeseed - Colza	-	155	713	-	868
182	Logs and bolts of wood - Billes et billots de bois	23 713	1 033	-	-	24 746
188	Pulpwood logs - Billes de bois à pâte	-	8	-	-	8
190	Pulpwood chips - Copeaux de bois à pâte	118	-	-	-	118
202	Bauxite ore and alumina - Minerais de bauxite et alumine	170	85	25 477	1 789	27 521
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	26 814	-	107 364	134 178
222	Zinc ore and concentrates - Minerais et concentrés de zinc	-	-	-	1 327	1 327
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	21 219	456 474	6 704	51 746	536 143
238	Bituminous coal - Houille grasse	150	869	1 121	-	2 140
250	Clay - Argile	177	80 691	364 860	60 030	505 758
252	Other crude refractory materials - Autres matières réfractaires brutes	-	-	2 146	23 558	25 704
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	1 621	298 378	6 782	3 338	310 119
276	Gypsum - Gypse	-	2 107	-	-	2 107
282	Phosphate rock - Roche phosphatée	-	-	181	-	181
288	Liquid sulphur - Soufre liquide	508	89	510	-	1 107
292	Non metallic, crude, n.e.s. - Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	140	6 221	14 196	33 153	53 710
296	Paper waste - Déchets de papier	75 665	56 803	58 474	421	191 363
308	Lumber - Bois de construction	7 595	17 298	6 630	16 390	47 913
320	Plywood - Contre-plaqué	112	12 730	269	10 416	23 527
322	Wood building boards, n.e.s. - Panneaux de bois de construction n.d.a.	12 297	4 539	894	4 921	22 651
330	Woodpulp - Pâte de bois	52 117	15 321	117 679	34 670	219 787
334	Newsprint paper - Papier journal	1 605	1 550	7 692	-	10 847
336	Groundwood printing and specialty paper - Papier de pâte mécanique et papier spécial	16 174	6 852	2 686	54	25 766
348	Building board, n.e.s. - Panneaux de construction n.d.a.	2 501	10 382	125 655	18 388	156 926
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. - Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	630	10 692	4 107	1 148	16 577
380	Chemical elements - Éléments chimiques	6 064	626	522	3 024	10 236
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	3 515	24 330	114	-	27 959
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. - Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	25 556	12 554	10 682	36 456	85 248
392	Sodium carbonate - Carbonate de sodium	82	10 049	-	83 712	93 843
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. - Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	11 293	100 491	62 799	37 401	211 984
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	3 209	11 744	144 333	196	159 482
402	Alcohols and their derivatives - Alcools et leurs dérivés	147	4 417	31 506	2 036	38 106
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives - Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	3 384	20 224	48 004	410	72 022
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	1 372	29 167	219 939	31 035	281 513
416	Muriate of potassium(potash) - Chlorure (muriate) de potassium	181	3 045	291	136	3 653

Table 7.2.2

**Top 74 Commodities for the Northbound
Movements of Goods from U.S. Region of Origin,
U.S. - Canada Movements, 1992 - Concluded**

Tableau 7.2.2

**Group de 74 produits plus importantes des mouvements
sud-nord de marchandises à partir de la région
d'origine américaine, mouvements États-Unis -
Canada, 1992 - fin**

Code	Commodity – Marchandise	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	Central	South	West	
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	641	63 876	50 069	53 151	167 737
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	10 904	58 577	299 956	1 273	370 710
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.	9 364	93 025	90 280	2 641	195 310
442	Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.	4 170	15 335	22 392	4 465	46 362
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	–	88 492	55 054	41 869	185 415
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	11 856	35 267	92 657	8 736	148 516
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	4 275	30 370	36 718	2 496	73 859
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	4 789	58	–	–	4 847
464	Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier	459	4 666	2 019	1 642	8 786
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillets d'acier	4 721	6 280	4 512	4 549	20 062
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	1 574	5 048	69 094	278	75 994
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	1 302	598	369	–	2 269
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	–	–	5 969	–	5 969
492	Zinc and alloys – Zinc et alliages	137	–	–	–	137
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	3 694	61	981	66 553	71 289
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	16 484	90 723	123 786	18	231 011
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	55 272	374 182	19 832	–	449 286
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	10 371	73 331	721	158	84 581
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	227 869	1 082 120	38 946	5 207	1 354 142
626	Freight forwarder & shipper association traffic(pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	–	80	21	16	117
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	–	107	–	38	145
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	4 963	40 124	317	13 317	58 721

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1993

Tableau 7.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1993

		U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
Code	Destination	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Atlantic - Atlantique						
250	Clay - Argile	-	2 201	64 846	828	67 875
330	Woodpulp - Pâte de bois	20 342	204	8 444	-	28 990
296	Paper waste - Déchets de papier	20 648	1 591	1 043	-	23 282
382	Sulphuric acid - Acide sulfurique	-	14 783	-	-	14 783
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	163	1 475	12 483	-	14 121
Other Commodities - Autres produits		17 854	57 390	30 503	5 214	110 961
Total		59 007	77 644	117 319	6 042	260 012
Quebec - Québec						
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	106 958	977 002	17 408	531	1 101 899
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	228 249	748	-	228 997
296	Paper waste - Déchets de papier	91 570	28 017	40 965	149	160 701
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	7 552	131 149	7 964	-	146 665
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	21 899	70	95 789	117 758
Other Commodities - Autres produits		232 257	748 572	648 739	73 696	1 703 264
Total		438 337	2 134 888	715 894	170 165	3 459 284
Ontario						
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	55 052	274 508	22 033	-	351 593
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	5 501	49 454	214 918	63	269 936
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	1 584	237 409	-	162	239 155
250	Clay - Argile	-	55 260	135 061	41 682	232 003
296	Paper waste - Déchets de papier	65 007	77 746	50 703	328	193 784
Other Commodities - Autres produits		346 028	639 190	875 551	106 721	1 967 490
Total		473 172	1 333 567	1 298 266	148 956	3 253 961
Manitoba						
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	14 691	66 245	803	81 739
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	48	77 486	130	-	77 664
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	-	-	58 173	58 173
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	794	17 347	7 431	230	25 802
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	3 850	1 274	9 043	14 167
Other Commodities - Autres produits		2 787	60 052	15 125	12 969	90 933
Total		3 629	173 426	90 205	81 218	348 478

Table 7.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1993 - Concluded

Tableau 7.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1993 - fin

		U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				
Code	Destination	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Saskatchewan						
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	–	409 793	8 935	48 358	467 086
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	66 742	–	–	66 742
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	–	15 892	34 382	3 787	54 061
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	21	6 038	2 746	70	8 875
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	83	7 929	428	89	8 529
Other Commodities – Autres produits		1 305	25 688	26 528	9 075	62 596
Total		1 409	532 082	73 019	61 379	667 889
Alberta and Northwest Territories Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
282	Phosphate rock – Roche phosphatée	–	–	229 716	–	229 716
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	99 479	–	–	99 479
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	–	91	327	98 361	98 779
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	–	7 223	41 715	38 293	87 231
250	Clay – Argile	–	21 181	13 535	29 487	64 203
Other Commodities – Autres produits		11 633	257 055	182 138	144 070	594 896
Total		11 633	385 029	467 431	310 211	1 174 304
British Columbia – Colombie-Britannique						
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	50 544	–	–	50 544
296	Paper waste – Déchets de papier	62	44 069	–	–	44 131
250	Clay – Argile	–	515	29 668	85	30 268
26	Corn – Maïs	–	27 580	–	–	27 580
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	–	–	78	23 395	23 473
Other Commodities – Autres produits		12 468	75 201	51 475	56 226	195 370
Total		12 530	197 909	81 221	79 706	371 366
Canada Total – Total Canada		999 717	4 834 545	2 843 355	857 677	9 535 294

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1992

Tableau 7.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1992

Code	Destination	U.S. Region of Origin - Région d'origine des États-Unis				
		North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Atlantic - Atlantique						
250	Clay - Argile	177	2 715	108 380	3 060	114 332
330	Woodpulp - Pâte de bois	37 436	-	8 034	-	45 470
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	9 062	7 330	861	126	17 379
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	13 621	-	-	13 621
292	Non metallic, crude, n.e.s. - Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	-	920	1 584	9 898	12 402
Other Commodities - Autres produits		30 227	33 747	26 063	7 483	97 520
Total		76 902	58 333	144 922	20 567	300 724
Quebec - Québec						
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	86 456	984 031	22 704	2 845	1 096 036
134	Soyabean oil meal - Tourteaux de soja	-	148 063	501	-	148 564
446	Petroleum coke - Coke de pétrole	-	68 773	42 237	7 549	118 559
104	Vegetables, dried - Légumes séchés	-	97 030	-	2 145	99 175
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. - Produits chimiques industriels n.d.a.	4 200	81 690	9 014	797	95 701
Other Commodities - Autres produits		148 493	529 252	479 274	142 753	1 299 772
Total		239 149	1 908 839	553 730	156 089	2 857 807
Ontario						
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies - Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	55 272	301 805	19 641	-	376 718
250	Clay - Argile	-	64 864	164 967	33 638	263 469
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms - Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	8 405	37 095	213 032	650	259 182
256	Sand, industrial - Sable, d'usage industriel	1 167	208 077	-	109	209 353
400	Hydrocarbons and their derivatives - Hydrocarbures et leurs dérivés	1 754	1 664	140 989	-	144 407
Other Commodities - Autres produits		244 380	521 971	686 714	145 530	1 598 595
Total		310 978	1 135 476	1 225 343	179 927	2 851 724
Manitoba						
228	Iron and steel scrap - Ferraille de fer et d'acier	-	52 278	-	-	52 278
204	Copper ores and concentrates - Minerais et concentrés de cuivre	-	-	-	40 664	40 664
624	Mixed carload freight, n.e.s. - Chargements mixtes, n.d.a.	474	20 596	7 627	1 253	29 950
414	Ammonium phosphates - Phosphates d'ammonium	-	17 994	9 112	885	27 991
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. - Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	-	389	-	11 457	11 846
Other Commodities - Autres produits		1 838	44 981	23 886	2 219	72 924
Total		2 312	136 238	40 625	56 478	235 653

Table 7.2.3

Railway Commodity Origin and Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Northbound Movements of Goods from U.S. Region of Origin to Canadian Destination, U.S. - Canada Movements, 1992 - Concluded

Tableau 7.2.3

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements sud-nord de marchandises à partir de la région d'origine américaine à destination Canadienne, mouvements États-Unis - Canada, 1992 - fin

		U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				
Code	Destination	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Saskatchewan						
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	–	296 056	3 591	51 452	351 099
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	82 674	–	–	82 674
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	–	7 572	7 192	3 797	18 561
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	57	10 008	1 729	20	11 814
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	–	8 269	118	177	8 564
Other Commodities – Autres produits		754	20 370	17 744	10 315	49 183
Total		811	424 949	30 374	65 761	521 895
Alberta and Northwest Territories Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	75 472	–	–	75 472
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	–	–	720	66 553	67 273
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	435	43 366	5 127	46	48 974
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	–	–	31 653	7 073	38 726
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	–	3 153	3 684	25 477	32 314
Other Commodities – Autres produits		9 302	144 536	100 050	143 886	397 774
Total		9 737	266 527	141 234	243 035	660 533
British Columbia – Colombie-Britannique						
26	Corn – Maïs	–	59 659	–	–	59 659
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	–	58 745	–	–	58 745
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	–	19	157	25 461	25 637
250	Clay – Argile	–	127	19 468	340	19 935
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	14	10 522	5 979	–	16 515
Other Commodities – Autres produits		6 409	44 832	19 102	35 949	106 292
Total		6 423	173 904	44 706	61 750	286 783
Canada Total – Total Canada		646 312	4 104 266	2 180 934	783 607	7 715 119

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.4

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnes for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, by Canadian Gateway, Canada - U.S. Movements, 1993

Tableau 7.2.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes des mouvements nord-sud de marchandises à point de destination d'une région américaine, par de sortie du Canada, mouvements Canada - États-Unis, 1993

Canadian Gateway De sortie du Canada	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000					
Atlantic – Atlantique Tonnes	391	–	–	–	391
Quebec – Québec Tonnes	4 042	21	510	3	4 577
Ontario Tonnes	3 436	12 897	6 253	665	23 251
Manitoba Tonnes	31	2 387	268	93	2 779
Alberta Tonnes	5	71	58	1 022	1 157
Saskatchewan Tonnes	71	4 430	983	9	5 494
British Columbia – Colombie Britannique Tonnes	49	5	14	2 430	2 498
Total Tonnes	8 025	19 813	8 086	4 222	40 146

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.4

Railway Commodity Origin and Destination, Tonnes for the Southbound Movements of Goods to U.S. Region of Destination, by Canadian Gateway, Canada - U.S. Movements, 1992

Tableau 7.2.4

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer, tonnes des mouvements nord-sud de marchandises à point de destination d'une région américaine, par de sortie du Canada, mouvements Canada - États-Unis, 1992

Canadian Gateway De sortie du Canada	U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				Total
	North-East	Central	South	West	
	Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes '000					
Atlantic – Atlantique Tonnes	447	-	-	-	447
Quebec – Québec Tonnes	3 712	46	422	4	4 184
Ontario Tonnes	2 694	11 034	5 586	664	19 978
Manitoba Tonnes	19	2 085	410	65	2 580
Alberta Tonnes	0	80	115	740	934
Saskatchewan Tonnes	172	4 103	1 060	2	5 337
British Columbia – Colombie Britannique Tonnes	30	11	13	2 275	2 330
Total Tonnes	7 074	17 360	7 606	3 751	35 792

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.5

**Top 74 Commodities for the Southbound
Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada - U.S. Movements, 1993**

Tableau 7.2.5

**Groupe de 74 produits plus importantes des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada - États-
Unis, 1993**

		U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
Code	Commodity – Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
24	Barley – Orge	1 840	127 933	81	141 269	271 123
26	Corn – Maïs	98 501	1 967	23 440	–	123 908
28	Oats – Avoine	5 719	194 799	24 188	28 957	253 663
34	Wheat – Blé	105 377	492 163	51 743	131 989	781 272
42	Malt and malt flour – Malt et farine de malt	2 034	21 323	631	1 711	25 699
104	Vegetables, dried – Légumes séchés	2 216	2 340	11 002	2 246	17 804
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	2 131	18 149	277	5 193	25 750
132	Ground cereals and by-products, n.e.s. – Céréales moulues et dérivés n.d.a.	9 461	23 942	5 901	9 501	48 805
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	16 921	588	–	–	17 509
136	Oil seed meals(incl.cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	48 527	30 221	7 095	171 512	257 355
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	7 892	24 353	2 396	9 690	44 331
150	Wines & fermented alcoholic beverages, n.e.s. – Vins et boissons alcooliques fermentées n.d.a.	1 552	150 502	14	110 580	262 648
168	Flaxseed – Lin	–	18 848	486	–	19 334
170	Rapeseed – Colza	392	7 137	560	488	8 577
182	Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois	3 160	21 896	–	68	25 124
190	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	–	8 890	–	–	8 890
202	Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine	222 845	7 235	3 413	3 690	237 183
204	Copper ores and concentrates – Minerais et concentrés de cuivre	–	4 973	–	5 568	10 541
222	Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc	662	203	–	–	865
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	93 104	130 458	27 004	7 074	257 640
238	Bituminous coal – Houille grasse	91	498 181	–	91	498 363
240	Lignite coal – Lignite	–	907	407	81	1 395
250	Clay – Argile	–	606	826	87	1 519
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	–	13 002	–	–	13 002
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	152	137	15	280	584
272	Stone, n.e.s.including stone refuse – Pierre n.d.a., y compris les débris de pierre	9 672	32	–	–	9 704
276	Gypsum – Gypse	–	–	–	5 589	5 589
282	Phosphate rock – Roche phosphatée	15 944	1 494	901	–	18 339
284	Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline	4 063	13 493	1 360	–	18 916
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	10 727	822 571	718 479	3 734	1 555 511
290	Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.	–	506	–	–	506
296	Paper waste – Déchets de papier	6 310	1 963	5 811	3 856	17 940
308	Lumber – Bois de construction	788 968	2 236 496	2 265 524	108 998	5 399 986
320	Plywood – Contre-plaqué	18 768	5 877	865	434	25 944
322	Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.	87 372	254 884	108 193	241 873	692 322
330	Woodpulp – Pâte de bois	1 075 469	1 689 884	321 642	154 147	3 241 142
334	Newsprint paper – Papier journal	1 217 997	1 351 624	608 322	214 892	3 392 835
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	168 205	277 794	209 543	18 814	674 356
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	105 027	55 249	49 027	22 671	231 974
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s.	34 046	103 165	85 822	60 996	284 029
380	Chemical elements – Éléments chimiques	87 789	21 062	91 518	5 149	205 518
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	574 728	573 886	225 713	23 297	1 397 624

Table 7.2.5

**Top 74 Commodities for the Southbound
Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada – U.S. Movements, 1993 –
Continued**

Tableau 7.2.5

**Groupe de 74 produits plus importantes des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada – États-
Unis, 1993 – suite**

		U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
Code	Commodity – Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	36 257	28 961	11 891	26 679	103 788
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	224 631	382 541	14 872	56 356	678 400
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	89 592	5 238	–	36	94 866
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	101 728	80 684	70 484	449	253 345
400	Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés	73 602	78 790	166 776	41 098	360 266
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	11 332	92 095	28 751	142 079	274 257
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	9 341	103 571	34 144	7 188	154 244
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	6 392	161	130	14 889	21 572
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	138 841	3 841 811	743 770	285 800	5 010 222
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	25 444	888 357	11 963	650 492	1 576 256
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	171 474	376 639	230 115	97 790	876 018
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.	3 501	42 535	47 555	12 829	106 420
442	Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.	17 207	23 062	6 462	28 610	75 341
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	2 363	28 379	5 557	73	36 372
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	362 985	631 948	182 324	272 924	1 450 181
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	11 144	17 999	8 442	15 675	53 260
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	30 323	103 012	231	–	133 566
464	Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier	73 469	206 238	92 218	12 061	383 986
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	12 719	198 314	68 429	4 186	283 648
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	731	20 954	6 100	39 567	67 352
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	342 608	182 548	348 352	4 826	878 334
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	127 770	20 676	26 329	410	175 185
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	382 242	125 640	–	272 842	780 724
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	222 261	193 875	145 143	107 921	669 200
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	7 722	91 437	50 790	150	150 099
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules auto mobiles routiers n.d.a.	39 751	160 939	273 387	186 400	660 477
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	193 072	1 292 900	16 337	1 279	1 503 588
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	–	3 011	713	34	3 758

Table 7.2.5

Top 74 Commodities for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1993 - Concluded

Tableau 7.2.5

Groupe de 74 produits plus importantes des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1993 - fin

		U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
Code	Commodity – Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	–	18 255	65	271	18 591
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	23	229 482	6 997	70 761	307 263
Total		7 546 187	18 680 785	7 450 526	3 848 200	37 525 698

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.5

**Top 74 Commodities for the Southbound
Movement of Goods to U.S. Region of
Destination, Canada – U.S. Movements, 1992**

Tableau 7.2.5

**Groupe de 74 produits plus importantes des
mouvements nord-sud de marchandises à destination
d'une région américaine, mouvements Canada – États-
Unis, 1992**

		U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
Code	Commodity – Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
24	Barley – Orge	–	188 312	66	129 591	317 969
26	Corn – Maïs	80 313	1 769	–	–	82 082
28	Oats – Avoine	2 688	93 510	4 003	12 450	112 651
34	Wheat – Blé	120 110	499 067	66 555	57 240	742 972
42	Malt and malt flour – Malt et farine de malt	4 209	4 592	145	–	8 946
104	Vegetables, dried – Légumes séchés	2 732	2 735	15 087	1 340	21 894
126	Food preparations & materials for food preparations, n.e.s. – Préparations alimentaires et ingrédients pour préparations alimentaires, n.d.a.	297	19 589	–	1 944	21 830
134	Soyabean oil meal – Tourteaux de soja	9 935	76	–	–	10 011
136	Oil seed meals (incl. cake) n.e.s. – Farines de graines oléagineuses (y compris les tourteaux) n.d.a	40 846	43 467	6 907	103 675	194 895
138	Feeds of vegetable origin, n.e.s. – Aliments d'origine végétale pour animaux n.d.a.	6 559	3 340	19	11 113	21 031
168	Flaxseed – Lin	–	18 826	205	–	19 031
170	Rapeseed – Colza	68	342	136	74	620
182	Logs and bolts of wood – Billes et billots de bois	5 886	4 138	64	–	10 088
188	Pulpwood logs – Billes de bois à pâte	1 470	156	–	–	1 626
190	Pulpwood chips – Copeaux de bois à pâte	–	2 121	–	–	2 121
202	Bauxite ore and alumina – Minerais de bauxite et alumine	259 897	6 811	4 413	3 639	274 760
222	Zinc ore and concentrates – Minerais et concentrés de zinc	5 330	326	3 272	–	8 928
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	73 846	36 519	13 355	1 104	124 824
238	Bituminous coal – Houille grasse	–	593 597	–	1 087	594 684
250	Clay – Argile	–	618	1 063	542	2 223
252	Other crude refractory materials – Autres matières réfractaires brutes	697	15 869	–	514	17 080
256	Sand, industrial – Sable, d'usage industriel	–	92	91	312	495
276	Gypsum – Gypse	–	–	–	3 023	3 023
280	Nepheline syenite – Syénite néphélinique	82 269	75 913	37 779	2 405	198 366
284	Common salt, rock or bulk – Sel gemme de saline	1 988	11 795	–	–	13 783
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	9 263	680 290	1 069 460	4 092	1 763 105
290	Sulphur, n.e.s. – Soufre n.d.a.	–	510	–	–	510
292	Non metallic, crude, n.e.s. – Minéraux non métalliques bruts n.d.a.	1 886	1 638	10 923	472	14 919
296	Paper waste – Déchets de papier	6 023	2 086	4 121	727	12 957
308	Lumber – Bois de construction	805 634	1 912 268	1 900 519	158 437	4 776 858
320	Plywood – Contre-plaqué	16 998	5 290	1 339	665	24 292
322	Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.	56 855	190 542	50 595	211 511	509 503
330	Woodpulp – Pâte de bois	991 344	1 501 915	304 552	113 157	2 910 968
334	Newsprint paper – Papier journal	1 100 614	1 214 892	552 705	268 934	3 137 145
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	150 020	216 091	224 912	15 702	606 725
348	Building board, n.e.s. – Panneaux de construction n.d.a.	89 015	46 021	19 480	9 729	164 245
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	25 679	111 581	43 215	46 554	227 029
380	Chemical elements – Éléments chimiques	79 659	32 777	80 249	2 184	194 869
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	431 285	570 666	171 912	19 354	1 193 217
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	229 921	509 143	10 160	109 511	858 735
392	Sodium carbonate – Carbonate de sodium	58 137	8 327	–	–	66 464
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	75 048	75 766	69 898	2 602	223 314

Table 7.2.5

Top 74 Commodities for the Southbound Movement of Goods to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1992 - Concluded

Tableau 7.2.5

Groupe de 74 produits plus importantes des mouvements nord-sud de marchandises à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 199 - fin

		U.S. Region of Destination – Région de destination des États-Unis				
Code	Commodity – Marchandise	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
400	Hydrocarbons and their derivatives – Hydrocarbures et leurs dérivés	90 437	112 202	170 823	89 221	462 683
402	Alcohols and their derivatives – Alcools et leurs dérivés	49 753	84 020	25 505	144 309	303 587
404	Phenols, ethers, aldehydes, ketones and their derivatives – Phénols, éthers, aldéhydes, cétones et leurs dérivés	5 549	133 011	36 213	4 456	179 229
414	Ammonium phosphates – Phosphates d'ammonium	3 938	1 603	–	12 977	18 518
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	197 334	3 388 126	737 428	367 308	4 690 196
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	8 318	665 740	24 130	586 368	1 284 556
426	Plastic materials, not shaped and basic shapes and forms – Matières plastiques non façonnées, et profilés & formes de base	134 489	293 661	189 085	91 885	709 120
432	Chemical specialties, industrial, n.e.s. – Produits chimiques industriels n.d.a.	6 059	33 401	41 948	8 151	89 559
442	Fuel oil, n.e.s. – Mazout n.d.a.	32 222	28 660	1 257	68 696	130 835
446	Petroleum coke – Coke de pétrole	378	87	7 603	3 202	11 270
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	312 870	672 388	162 777	201 762	1 349 797
454	Other petroleum and coal products – Autres dérivés du pétrole et de la houille	19 376	17 074	12 789	10 817	60 056
460	Ingots, blooms, billets and slabs, iron and steel – Lingots, blooms, billettes & brames de fer & d'acier	9 581	37 538	281	95	47 495
464	Bars and rods, steel – Barres et tiges d'acier	55 032	159 533	106 910	10 154	331 629
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	36 450	189 942	78 772	5 718	310 882
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	733	564	3 650	51 746	56 693
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	268 866	169 232	299 399	3 432	740 929
482	Copper and alloys in primary forms – Cuivre et alliages de cuivre de formes primaires	135 664	23 667	13 088	–	172 419
492	Zinc and alloys – Zinc et alliages	4 968	142 520	39 516	1 231	188 235
516	Portland cement, standard – Ciment portland ordinaire	244 714	115 862	–	173 730	534 306
554	Passenger automobiles and chassis – Voitures particulières et châssis	95 023	108 272	155 112	147 975	506 382
556	Motor vehicle engines, accessories, parts and assemblies – Moteurs, accessoires, pièces et assemblages de véhicules automobiles	3 369	116 409	51 096	148	171 022
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	43 407	108 073	268 556	189 174	609 210
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	104 747	1 068 929	1,1 889	878	1 186 443
626	Freight forwarder & shipper association traffic (pool car traffic) – Trafic des maisons d'expédition et des groupements d'expéditeurs	91	320	130	–	541
628	T.o.f.c. piggyback-motor common carrier trailers (plans i & v) – R.S.W.P. remorques (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	–	157	–	38	195
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	–	108 831	1 957	25 702	136 490

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1993

Tableau 7.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la Région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1993

Code	Origin – Origine	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				
		North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Atlantic – Atlantique						
334	Newsprint paper – Papier journal	195 383	19 240	39 238	717	254 578
330	Woodpulp – Pâte de bois	168 470	58 007	7 641	139	234 257
308	Lumber – Bois de construction	61 911	30 441	55 488	–	147 840
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	28 733	57 778	44 573	2 705	133 789
630	C.o.f.c. piggyback-motor common carrier containers (plans i & v) – C.S.W.P. conteneurs (rail-route) des transporteurs publics (plans i & v)	–	67 944	107	–	68 051
Other Commodities – Autres produits		147 516	48 785	30 241	4 364	230 906
Total		602 013	282 195	177 288	7 925	1 069 421
Quebec – Québec						
334	Newsprint paper – Papier journal	834 406	588 979	379 887	73 403	1 876 675
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	109 282	1 251 938	14 494	154	1 375 868
308	Lumber – Bois de construction	271 095	239 810	474 880	4 009	989 794
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	342 608	181 735	348 293	4 654	877 290
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	165 181	157 957	107 724	4 456	435 318
Other Commodities – Autres produits		1 628 606	841 155	502 502	98 031	3 070 294
Total		3 351 178	3 261 574	1 827 780	184 707	8 625 239
Ontario						
334	Newsprint paper – Papier journal	167 367	613 547	161 298	73 250	1 015 462
330	Woodpulp – Pâte de bois	318 777	532 676	88 291	54 500	994 244
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	408 312	388 392	117 989	1 807	916 500
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	353 166	357 129	182 017	935	893 247
558	Road motor vehicles, n.e.s. – Véhicules automobiles routiers n.d.a.	39 726	160 619	272 694	184 575	657 614
Other Commodities – Autres produits		1 162 065	2 511 550	872 892	247 228	4 793 735
Total		2 449 413	4 563 913	1 695 181	562 295	9 270 802
Manitoba						
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	490	109 180	–	–	109 670
334	Newsprint paper – Papier journal	–	36 536	8 304	24 617	69 457
308	Lumber – Bois de construction	1 527	32 683	14 951	73	49 234
228	Iron and steel scrap – Ferraille de fer et d'acier	–	27 400	11 586	–	38 986
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	–	29 275	90	7 514	36 879
Other Commodities – Autres produits		49 502	130 878	35 460	7 115	222 955
Total		51 519	365 952	70 391	39 319	527 181

Table 7.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination, Canada – U.S. Movements, 1993 – Continued

Tableau 7.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la Région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada – États-Unis, 1993 – suite

		U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				
Code	Origin – Origine	North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Saskatchewan						
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	87 092	3 839 504	742 490	285 665	4 954 751
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	6 158	258 212	2 840	1 165	268 375
330	Woodpulp – Pâte de bois	32 214	99 371	31 877	4 045	167 507
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuilards d'acier	–	86 059	1 089	–	87 148
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	3 457	59 585	–	2 899	65 941
Other Commodities – Autres produits		10 913	249 580	47 393	75 462	383 348
Total		139 834	4 592 311	825 689	369 236	5 927 070
Alberta and Northwest Territories Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	–	793 250	696 713	3 734	1 493 697
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	91	561 324	5 973	638 858	1 206 246
330	Woodpulp – Pâte de bois	122 362	432 381	102 398	83 351	740 492
308	Lumber – Bois de construction	19 302	397 251	277 626	11 565	705 744
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	1 650	103 479	181	258 932	364 242
Other Commodities – Autres produits		160 513	985 797	363 524	1 467 449	2 977 283
Total		303 918	3 273 482	1 446 415	2 463 889	7 487 704
British Columbia – Colombie-Britannique						
308	Lumber – Bois de construction	425 599	1 349 447	1 328 034	93 119	3 196 199
330	Woodpulp – Pâte de bois	221 857	446 536	67 744	10 938	747 075
238	Bituminous coal – Houille grasse	–	497 987	–	91	498 078
334	Newsprint paper – Papier journal	89	23 988	1 162	15 481	40 720
384	Inorganic acids and oxygen compounds of non-metals or metalloids, n.e.s. – Acides inorganiques & composés d'oxygène de produits non métalliques ou de métalloïdes	87	4 397	4 327	26 665	35 476
Other Commodities – Autres produits		680	19 003	6 515	74 535	100 733
Total		648 312	2 341 358	1 407 782	220 829	4 618 281
Canada Total – Total Canada		7 546 187	18 680 785	7 450 526	3 848 200	37 525 698

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Table 7.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1992 - Continued

Tableau 7.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la Région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1992 - suite

Code	Origin – Origine	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				Total
		North-East	Central	South	West	
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Atlantic – Atlantique						
334	Newsprint paper – Papier journal	183 285	4 893	7 503	9 077	204 758
330	Woodpulp – Pâte de bois	105 616	55 997	11 862	116	173 591
336	Groundwood printing and specialty paper – Papier de pâte mécanique et papier spécial	17 024	26 757	56 457	5 841	106 079
308	Lumber – Bois de construction	51 262	8 883	20 701	–	80 846
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	45 652	–	90	–	45 742
Other Commodities – Autres produits		79 398	33 042	7 314	1 989	121 743
Total		482 237	129 572	103 927	17 023	732 759
Quebec – Québec						
334	Newsprint paper – Papier journal	775 488	597 125	411 976	100 125	1 884 714
624	Mixed carload freight, n.e.s. – Chargements mixtes, n.d.a.	53 841	1 045 827	10 456	196	1 110 320
480	Aluminum and aluminum alloy fabricated material, n.e.s. – Demi-produits à base d'aluminium et d'alliages d'aluminium n.d.a.	268 478	167 478	299 086	2 872	737 914
308	Lumber – Bois de construction	267 383	148 324	241 529	–	657 236
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	124 706	151 746	96 157	–	372 609
Other Commodities – Autres produits		1 352 444	600 041	406 591	60 002	2 419 078
Total	2 842 340	2 710 541	1 465 795	163 195	7 181 871	
Ontario						
330	Woodpulp – Pâte de bois	333 370	501 006	95 223	53 164	982 763
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	308 305	443 126	161 040	–	912 471
334	Newsprint paper – Papier journal	121 987	500 653	102 530	68 444	793 614
382	Sulphuric acid – Acide sulfurique	306 579	390 477	75 755	–	772 811
34	Wheat – Blé	119 286	497 554	66 555	6 763	690 158
Other Commodities – Autres produits		981 340	1 797 636	994 360	403 235	4 176 571
Total		2 170 867	4 130 452	1 495 463	531 606	8 328 388
Manitoba						
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) - Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	–	101 110	–	–	101 110
334	Newsprint paper – Papier journal	1 289	34 199	3 579	39 471	78 538
370	Vegetable oils and fats, n.e.s. – Huiles et corps gras d'origine végétale n.e.s	16 372	41 369	68	2 542	60 351
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	93	38 674	–	12 871	51 638
394	Metallic salts and peroxy salts of inorganic acids, n.e.s. – Sels métalliques et persels d'acides inorganiques n.d.a.	–	4 116	23 075	–	27 191
Other Commodities – Autres produits		6 739	120 888	33 104	6 797	167 528
Total		24 493	340 356	59 826	61 681	486 356

Table 7.2.6

Railway Origin and Commodity Destination of the Major Commodities in terms of Tonnage for the Southbound Movements of Goods from Canadian Region of Origin to U.S. Region of Destination, Canada - U.S. Movements, 1992 - Concluded

Tableau 7.2.6

Origine et destination des marchandises transportées par chemin de fer des marchandises principales selon le tonnage, des mouvements nord-sud de marchandises de la Région Canadienne d'origine à destination d'une région américaine, mouvements Canada - États-Unis, 1992 - fin

Code	Origin – Origine	U.S. Region of Origin – Région d'origine des États-Unis				
		North-East	Central	South	West	Total
		Nord-est	Centrale	Sud	Ouest	
Tonnes						
Saskatchewan						
416	Muriate of potassium(potash) – Chlorure (muriate) de potassium	149 967	3 385 453	736 864	367 217	4 639 501
330	Woodpulp – Pâte de bois	17 524	80 511	12 279	3 306	113 620
468	Sheet and strip, steel – Feuilles et feuillards d'acier	–	95 276	16 166	237	111 679
474	Pipes and tubes, iron and steel – Tuyaux et tubes de fer et d'acier	–	–	–	50 087	50 087
450	Refined and manufactured gases, fuel type(lpg) – Gaz raffinés et manufacturés, combustibles (g.p.l.)	–	41 972	–	1 703	43 675
Other Commodities – Autres produits		15 072	187 085	28 252	10 477	240 886
Total		182 563	3 790 297	793 561	433 027	5 199 448
Alberta and Northwest Territories						
Alberta et Territoires du Nord-Ouest						
288	Liquid sulphur – Soufre liquide	179	661 660	1 044 154	4 092	1 710 085
418	Fertilizers and fertilizer materials, n.e.s. – Engrais et matières fertilisantes n.d.a.	–	563 306	19 639	570 989	1 153 934
330	Woodpulp – Pâte de bois	143 774	381 507	102 740	43 426	671 447
308	Lumber – Bois de construction	19 245	310 434	257 463	3 434	590 576
388	Inorganic bases and metallic oxides, hydroxydes and peroxides, n.e.s. – Bases inorganiques et oxydes, hydroxydes et peroxydes métalliques n.d.a.	7 816	446 165	7 771	106 572	568 324
Other Commodities – Autres produits		194 423	686 970	357 060	1 246 303	2 484 756
Total		365 437	3 050 042	1 788 827	1 974 816	7 179 122
British Columbia – Colombie-Britannique						
308	Lumber – Bois de construction	446 419	1 293 583	1 294 051	155 003	3 189 056
330	Woodpulp – Pâte de bois	172 706	355 069	69 236	7 063	604 074
238	Bituminous coal – Houille grasse	–	593 147	–	1 087	594 234
322	Wood building boards, n.e.s. – Panneaux de bois de construction n.d.a.	316	–	68	74 886	75 270
492	Zinc and alloys – Zinc et alliages	–	66 568	6 574	408	73 550
Other Commodities – Autres produits		2 511	23 578	29 786	73 062	128 937
Total		621 952	2 331 945	1 399 715	311 509	4 665 121
Canada Total – Total Canada		6 689 889	16 483 205	7 107 114	3 492 857	33 773 065

Note: Components may not add up to totals due to rounding.

Nota: Les chiffres ayant été arrondis, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

Chapter 8

Survey Concepts and Data Limitations

Collection Authorities and Related Classifications

Railway statistics contained in this publication were collected in accordance to the provisions of Section 344 of the **Railway Act** (R.S.C. 1985 c.R-3) and Chapter S-19 of the **Statistics Act** (Revised Statutes of Canada 1985).

Financial as well as operating and carloading statistics are produced from reports submitted by common carrier railways. Of the reporting companies most fall within the legislative authority of the National Transportation Agency (NTA). Financial details of railways are reported in accordance with the **Uniform Classification of Accounts** (UCA), as prescribed by the NTA. The UCA was revised for the 1982 survey year resulting in changes in the reporting of data and classification of carriers. This also facilitated the separation by the railways of their rail and non-rail operations. Readers are advised to refer to the Uniform Classification of Accounts to assist in the interpretation of the information presented in this publication.

Railway companies falling within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

- Class I - Canadian National Railways, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.
- Class II - Other carriers involved in Canadian rail transportation.
- Class III - Other companies which report under the Railway Act, such as terminal, bridge and tunnel companies.

The companies surveyed correspond to the industry group 453 - Railway Transport and Related Service Industries, in Statistics Canada's **Standard Industrial Classification** (Catalogue No. 12-501, 1980 edition).

Commodity detail is reported according to the U.S. Standard Transportation Commodity Classification and converted to a 320 code structure derived from **Standard Commodity Classification Manual** of Statistics Canada (Catalogue No. 12-502, 1972).

Chapitre 8

Concepts d'enquête et limites des données

Organismes de collecte et classifications connexes

Les présentes statistiques sur le transport ferroviaire ont été recueillies conformément aux dispositions de la Section 344 de la **Loi sur les chemins de fer** (R.S.C. 1985 c.R-3) et du Chapitre S19 de la **Loi sur la statistique** (Lois révisées du Canada, 1985).

Les données financières et opérationnelles, ainsi que celles portant sur les chargements de wagons, sont produites à partir des déclarations soumises par les compagnies de chemins de fer publiques. La majorité des compagnies déclarantes sont sous la juridiction de l'Office national des transports du Canada (ONT). Le lecteur trouvera ici les états financiers des chemins de fer publics exploités au Canada déclarés suivant la **Classification uniforme des comptes** (CUC) établie par l'ONT. La CUC a été révisée pour l'année d'enquête 1982, ce qui a eu pour effet de modifier la méthode de déclaration des données et la classification des transporteurs, et de faciliter la distinction, pour les sociétés ferroviaires, entre les activités ferroviaires et les activités non ferroviaires. Les lecteurs sont priés de consulter la Classification uniforme des comptes pour interpréter les présentes données.

Les sociétés ferroviaires qui relèvent de l'autorité législative du Parlement du Canada sont classées comme suit :

- Catégorie I - Le Canadien National, le Canadien Pacifique Limité et VIA Rail Canada Inc.
- Catégorie II - Tous les autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens
- Catégorie III - Les autres compagnies qui relèvent directement de la Loi sur les chemins de fer, comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Les compagnies observées correspondent au groupe 453 des industries - Industries du transport et des services ferroviaires, **Classification type des industries** de Statistique Canada (n° 12-501 au catalogue, édition de 1980).

Les renseignements sur les marchandises sont présentés conformément à la **Standard Transportation Commodity Classification** des États-Unis et transformés selon une structure qui se fonde sur la **Classification type des produits** de Statistique Canada (n° 12-502 au catalogue, 1972).

Employment statistics are collected in accordance with the **Uniform Classification of Railway Employees** (introduced January 1, 1964).

Survey Methodology, Coverage and Data Limitations:

Financial, Operating and Carloading Statistics

Coverage and Survey Methodology.

Financial and operating statistics contained in this publication are derived from a mail census of Class I, II and III common carrier railways. In order to meet confidentiality requirements and avoid residual disclosure, data for Class II and III carriers are grouped together.

The Annual data are reported on schedules or forms, specified by the National Transportation Agency and provided to the Transportation Division of Statistics Canada. Individual reports undergo comprehensive review upon receipt and are edited for consistency and reliability.

Data Limitations

Users are advised to consult the UCA for concepts and reporting definitions as survey results may be misconstrued or improperly interpreted without prior knowledge of the accounts. For example, carriers may report total traffic over their tracks, hence operating statistics, such as passenger-car kilometres, and freight car-kilometres may be duplicated.

Railway transportation statistics cover the activities of common carriers offering services to the general public, or industrial sectors, for compensation. **Private railways** which transport goods solely for parent companies and do not operate on a for-hire basis, are **excluded**.

Special Notes on Carloading Statistics:

- i) Freight interlined between two-or-more Canadian rail carriers is included only once - unless specified otherwise - to avoid duplication. Traffic handled in intermediary switching service is excluded.
- ii) A railway which operates in both Canada and the United States will have all traffic south of the border considered a United States rail connection for the purpose of this publication. Thus, freight crossing the international boundary (whether from or to a non-reporting United States railroad at that point, or carried by one of the respondents reporting in this series), appears as a "receipt from " or "delivery to" a United States rail connection.

Les statistiques sur l'emploi sont recueillies en fonction de la **Classification uniforme canadienne des employés ferroviaires** (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1964).

Méthodes et champ d'enquête et limites des données:

Statistiques financières, opérationnelles et de chargements de wagons.

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques financières et opérationnelles présentées dans cette publication ont été tirées d'un recensement des compagnies ferroviaires des catégories I, II et III. Afin d'assurer la confidentialité des données et d'éviter des divulgations résiduelles, les données portant sur les transporteurs des catégories II et III ont été regroupées.

Les données annuelles sont recueillies par l'entremise de formulaires ou d'annexes statistiques rédigés par l'Office national des transports et fournis à la Division des transports de Statistique Canada. Les rapports sont examinés individuellement et vérifiés pour en assurer la fiabilité.

Limites des données

Les lecteurs sont priés de consulter la CUC pour obtenir une définition des concepts et des méthodes de déclaration, les résultats d'enquête pouvant être mal interprétés si l'on ne possède pas les connaissances requises des comptes. Ainsi, les transporteurs peuvent déclarer le trafic total sur leurs voies, ce qui peut entraîner un double comptage des statistiques opérationnelles comme le nombre de voitures-kilomètres et de wagons-kilomètres.

Les statistiques sur le transport ferroviaire du fret représentent seulement les activités des transporteurs publics - c'est-à-dire les compagnies ferroviaires qui offrent des services au grand public ou au secteur industriel, contre rémunération. **Les chemins de fer pour compte propre** qui transportent les produits de compagnies affiliées et qui n'opèrent pas pour compte d'autrui **sont exclus**.

Notes supplémentaires sur le chargement de fret des wagons:

- i) Le fret transporté par deux compagnies ferroviaires canadiennes ou plus est inclus seulement une fois - à moins d'indication contraire - afin d'éviter le double comptage. Le fret transporté par le service d'aiguillage intermédiaire est exclu.
- ii) Aux fins de cette publication, une compagnie qui exploite au Canada et aux États-Unis aura tout son trafic au sud de la frontière considéré comme un raccordement ferroviaire aux États-Unis. Par conséquent, le fret qui traverse la frontière (en provenance ou à destination d'une compagnie ferroviaire américaine non déclarante ou transporté par une compagnie déclarante dans cette série) apparaît comme "reçues de" ou "livrées à" une compagnie ferroviaire américaine de raccordement.

Certain extensions of Canadian National and Canadian Pacific rail services in the United States are, for statistical purposes, considered part of the Canadian operations and are included herein. This includes, for the most part, overhead movements (Canada to Canada through the United States) and short rail extensions across the border to connecting United States carriers.

Commodity Origin and Destination Statistics

Coverage and Survey Methodology

Commodity origin and destination statistics are provided by the NTA and represent an annual census of waybill records from the two major railways - the Canadian National and Canadian Pacific. Freight interlined with Class II carriers is included while **interline duplication** between CN and CP is removed by NTA. Each record represents a freight movement and shows origin, destination, commodity code, mass, waybill revenues and other related information.

Commodity Classification

The **commodity groups** shown are based on 320 codes, corresponding closely to the **Standard Commodity Classification (SCC)** of Statistics Canada. These are the same commodity groups used for Carloading statistics. The principal criteria employed for grouping commodities in the SCC are stage of fabrication, chief component material and purpose.

Both railways classify commodities using the seven-digit **Standard Transportation Commodity Code (STCC)** for their own internal purposes and report the data to the NTA in this format. Before their release to Statistics Canada, the STCC commodity codes are converted to SCC (320) commodity codes.

Origin and destination

CN reports Standard Point Location Code (SPLC) for points of origin and destination in Canada. CP provides Freight Station Accounting Code (FSAC) for points of origin and destination. These codes are matched by NTA for the two railways and an aggregate file containing provincial origin and destinations is provided to Statistics Canada. The point of origin and destination quoted is the point where the rail traffic begins or terminates in the case of intermodal traffic. "Rubber Points", where cargo is loaded onto other modes of transport, are not included. In the case of interlined shipments, the origin and destination refers, also, to the rail transport origin and destination, which may differ from the point at which CN or CP picked up or delivered the goods.

Aux fins statistiques, certains services ferroviaires du Canadien National et du Canadien Pacifique aux États-Unis sont considérés comme faisant partie intégrante de leurs opérations canadiennes et traités comme tels. Sont inclus dans ces services, pour la plupart, les mouvements intermédiaires (du Canada au Canada en passant par les États-Unis) et de courts prolongements ferroviaires de l'autre côté de la frontière raccordés à des transporteurs américains.

Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises

Méthodes et champ d'enquête

Les statistiques sur l'origine et la destination des marchandises sont fournies par l'ONT et représentent les données d'un recensement annuel des feuilles de route des deux principales sociétés ferroviaires, le Canadien National et le Canadien Pacifique. Le fret faisant l'objet de mouvements inter-réseaux avec les transporteurs de catégorie II est inclus, tandis que le **double comptage des transferts** entre le CN et le CP est supprimé par l'ONT. Chaque enregistrement représente un mouvement de marchandises et contient des données sur l'origine, la destination, les catégories de marchandises, le volume, les feuilles de route et d'autres renseignements connexes.

Classifications des produits

Les **groupes de marchandises** indiqués sont fondés sur les 320 catégories de marchandises établies à partir de la **Classification type des produits (CTP)** de Statistique Canada. On retrouve ces mêmes groupes pour les données sur les chargements de wagons portant sur le trafic des marchandises payantes. Les principaux critères utilisés pour regrouper les marchandises dans la CTP sont l'étape de fabrication, la matière principale et l'objet.

Les deux sociétés ferroviaires attribuent un code à sept chiffres (**Standard Transportation Commodity Code, STCC**) pour leurs propres enregistrements et présentent ces données à l'ONTC sous ce format. Avant d'être remis à Statistique Canada, les codes de produits STCC sont convertis aux codes de produits (320) de la CTP.

Origine et destination

Le CN déclare le code unifié des localités desservies (SPLC) correspondant aux points d'origine et de destination au Canada. Le CP fournit le code comptable de la gare de manutention (FSAC) correspondant aux points d'origine et de destination des marchandises. L'ONT procède à l'appariement des codes des deux sociétés ferroviaires et fournit à Statistique Canada un fichier agrégé contenant les principaux points d'origine et de destination. Le point d'origine et de destination fourni est le point de départ ou le point d'arrivée du mouvement ferroviaire dans le cas du trafic intermodal. Les terminaux intermodaux, où le fret est transféré à d'autres modes de transport, ne sont pas inclus. Dans le cas des transferts, les données sur l'origine et la destination renvoient également à l'origine et à la destination des mouvements ferroviaires qui peuvent différer des localités où le CN et le CP prennent ou livrent les marchandises.

Trans-border shipments

These shipments with Canadian origin which terminate in the United States as well as shipments originating in United States which terminate in Canada, are included in the data.

In-transit traffic

In-transit traffic refers to movements where both the origin and the destination reported are in the United States. These are also included in the tabulation results.

Marine Imports or Exports

These refer to domestic movement of goods originating in Canada destined for other countries (other than US) and vice versa, by water transport.

Data Limitations

Data for Canadian National and Canadian Pacific are aggregated by NTA before their release to Statistics Canada, as a result freight movements cannot be identified separately.

The NTA advises that approximately 1-1.5% of the waybill records are unused in tabulations because of missing or non-valid codes such as commodity or station codes.

Expéditions transnationales

Les expéditions qui partent du Canada à destination des États-Unis et vice-versa sont comprises dans les données.

Trafic en transit

Le trafic dont l'origine et la destination sont déclarées aux États-Unis fait également partie des données.

Importations ou exportations par mer

Il s'agit des mouvements intérieurs des marchandises expédiées par mer du Canada vers d'autres pays (autres que les États-Unis) et vice-versa.

Limites des données

L'ONT regroupe les données relatives au Canadien National et au Canadien Pacifique avant de les fournir à Statistique Canada. Aussi les mouvements de fret ne peuvent-ils être identifiés individuellement.

Selon l'ONT, environ 1 à 1.5% des feuilles de route ne servent pas à l'établissement des tableaux en raison de l'absence ou de la non-validité de codes tels que les codes des produits ou des gares.

Glossary

Average Freight Carload

This statistic is tonne-kilometres divided by the number of loaded freight car-kilometres.

Average Train Speed

This statistic is train-kilometres divided by train hours. Train hours may include en route train switching time when used in this calculation.

Box Car

A closed railroad car with a roof and a door which is used for general service.

Branch Line

Branch line means a line of railway in Canada of a railway company that is subject to the jurisdiction of Parliament that, relative to a main line within the company's railway system in Canada of which it forms a part is a subsidiary, secondary, local or feeder line of railway, and includes a part of any such subsidiary, secondary, local or feeder line of railway.

A length of track serving facilities beyond the point of junction with a main line or another branch line.

Business Car

Cars owned or leased by common carriers, or owned by individuals using free transportation, which are used for office or business purposes in transportation service.

Caboose

A freight train car usually attached to the rear of the train for the use of trainmen in giving and receiving signals, handling car records, and performing other duties.

Canadian Rail Operations

Rail operations consist of the transportation by rail of goods and passengers (both inter-city and commuter) and include intermodal transportation which may involve the railway in transport modes other than rail where such operations are required to complete a rail move.

Car-kilometres

A car-kilometre is the movement of a unit of car on one kilometre.

Carload

A carload is a shipment that uses one rail car for its transportation.

Carrier

Carrier means the entity having the legal authority to operate the railway.

Classification of Carriers

Railway carriers within the legislative authority of the Parliament of Canada are classified as follows:

Class I – Canadian National Railway, Canadian Pacific Limited and VIA Rail Canada Inc., and their related operations.

Class II – Other carriers involved in Canadian rail transportation operations.

Class III – Other companies which report under the **Railway Act**, such as terminal, bridge and terminal companies.

Classification of Employees

All employees are classified with respect to occupation and assigned to their proper function and occupational class. Employees that work in more than one function or occupational class are counted in the one indicated by the greater part of the duties. Service hours and compensation are distributed between the other occupational classes in which the employee has worked (refer to Employment Function and Occupational Classification).

Coach

A term commonly used to designate passenger cars which are used for day travel. They are fitted with conventional or reclining seats.

C.O.F.C.

This represents **container on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Common Carrier

Any railway which holds itself out to the general public to transport passengers and/or goods for compensation.

Compensation, Total

The compensation is the gross amount paid to employees, including vacations, holidays, leaves of absence, etc., with pay and before deductions for income tax. Compensation should not include retroactive wage increases, which, although paid during the current year, pertain to a prior period.

Current Ratio

A measure of liquidity obtained by dividing current assets by current liabilities. This ratio is used to show the ability to pay current debts from current assets.

Debt-Asset Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by total assets.

Debt-Equity Ratio

A measure of solvency calculated by dividing total liabilities by owner's equity.

Delivered to United States rail

Traffic delivered to United States rail connections or transported across the border by the respondent.

Delivered to other railways in Canada

Traffic delivered directly to connecting Canadian rail carriers and deliveries to other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a subsequent rail haul is indicated.

Destination

Refers to the railway destination, not including connecting modes of transport, and is coded by the railway's respective station number. In the case of interlined shipments, the destination refers to the rail transport destination, not only the point at which the reporting railway delivered the goods.

Employee

An employee is defined as every person in the service of a reporting carrier, whether on a full-time or seasonal basis, and subject to the carrier's continuous authority to supervise and direct the manner of rendition of his service. Part time workers are not included in the tables presented.

Employees, Number of

The number of employees is the average of counts made each month throughout the year. The count is not restricted to the number of personnel actually on duty, and includes all other regularly assigned employees and those on vacation or sick leave with pay. Persons on leave without pay or under suspension should be excluded.

Employment Functions

The major railway Employment Functions are:

- General
- Road Maintenance
- Equipment Maintenance
- Transportation (non-train and train)

Empty Car-kilometres

Kilometres run by freight cars without load, and flat cars loaded with railroad owned or controlled highway trailers or containers, moving without revenue waybill, excluding company service equipment designed for use exclusively in work service.

Equipment (Operations)

This activity concerns all operations and transactions related to railway equipment, including locomotives, freight cars, passenger cars, intermodal equipment, roadway machines, and work equipment. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rentals and depreciation of railway equipment.

Equipment Maintenance

This service is responsible for the maintenance and servicing of all motive power, car, shop and power plant equipment.

Fiscal Period

Annual results for carriers are based on the years ending December 31.

Freight Car-kilometres

A freight car kilometre is the movement of a freight car over one kilometre of track.

Freight-train Car-kilometres

Kilometres run by loaded and empty freight train cars and caboose cars in transportation service.

Freight Train-kilometres

The number of kilometres run by all trains between terminals or stations for the transportation of revenue or company freight; also kilometres run by trains made up of empty freight train cars, and by trains consisting of a locomotive and a caboose running light in connection with such service. Freight trains hauling passenger cars are classified as freight trains.

General (Operations)

This activity concerns all operations and transactions required to support the overall railway enterprise and includes general administration, employee benefits, taxes, insurance, purchasing and material stores.

Gondola Car

A car with sides and ends but no top, used for hauling commodities such as sand, gravel and coal.

Gross Domestic Product

The gross domestic product is an indicator employed to assess the value of goods and services produced in a country.

Gross Tonne-kilometres

A gross tonne-kilometre is the movement of a tonne of rail equipment, intermodal equipments or freight over one kilometre of track. This includes all movements over the carrier's tracks except switching operations, including operations by other carriers.

Head-end Car

A passenger train car designed for transporting mail, baggage, newspapers, milk in cans, etc. and not equipped to accommodate passengers.

Hopper Car

A car which moves dry bulk freight and usually unloads through gravity by vents on the underside.

Industrial Track

A switching track serving industries such as mines, mills, smelters and factories.

Interline Freight

Tonnage passing over the lines of two of more carriers. The interchange is termed an interline movement.

Intermediate Switching

A switching service which includes all the elements of switching performed by a carrier which neither originates or terminates the shipment nor receives a line haul on that shipment.

Intermodal

Intermodal operations involve movements by more than one mode of transport, essentially operations in which goods are carried in a highway trailer or freight container which is transferred between a rail car and other vehicles, (usually trucks or ships), which are used to accomplish the non-rail parts of the move.

International Carrier

A carrier that operates in Canada and the United States.

Interprovincial Carrier

A carrier that operates in more than one province or territory.

In-transit

En route between the point of origin and the point of destination.

Intraprovincial Carrier

A carrier that operates in only one province or territory.

Joint Facility

Railway tracks, yards, terminals, and other facilities owned by one carrier and used jointly by two or more carriers.

Kilometres of Track Operated

The total number of kilometres of track of all kinds, over which transportation operations are conducted.

Length of Road Operated

The single or first main track, measured by the distance between terminals, over which railway transportation is conducted.

Light Locomotive

A locomotive which moves under its own power without pulling any cars.

Line-haul

The movement of trains between terminals and stations on the main or branch lines of the railway, exclusive of switching operations.

Loaded

Revenue freight originated directly on the track belonging to the respondent, including that received from private, non-reporting industrial sidings; freight received from switching roads connecting with the respondent where such freight has not previously been given line haul transportation; freight received from other modes of transport; freight re-shipped following milling or fabrication at some point in transit; and, idler or trailer cars.

Loaded Car-Kilometres

Kilometres run by freight cars in freight and passenger trains loaded with revenue or non-revenue freight, and also by company service equipment designed for use exclusively in work service.

Local Traffic

Traffic originating and terminating on the same railway without an intermediate haul by a connecting railway.

Locomotive Unit

A piece of railway rolling stock containing engines used to propel a train along the track but not capable itself of accommodating passengers or freight. Such units may be used singly (providing it has a crew cab) or in conjunction with other units, with all such units usually being controlled from the cab of one of the units.

Locomotive Unit-kilometre

A locomotive unit-kilometre is the operation of a locomotive unit over a kilometre of track. VIA trains are considered part of the operating carrier's operations.

Main Line

For carriers under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the distinction between a main line and a branch line is based principally on the criterion of two million gross ton miles per track (others being: a) part of the **transcontinental system**; b) vital export-import links; c) **connecting lines**), the main line and branch line network for the three Prairie Provinces was defined. For the remaining provinces, the railways should apply the same methodology as outlined in the Decision with the threshold density of two million gross ton miles per track being used as the primary criterion.

For carriers not under the jurisdiction of the National Transportation Agency, the definition of main line track is based on the criterion of two million gross ton miles per track annually.

Main Track

A track extending through and between stations upon which trains are operated. Main track of switching and terminal companies is all track kept clear for the passage of trains.

Non-revenue Freight

Company materials and supplies transported without charge in freight trains of a particular railway for its own use.

Occupational Classification

The major railway Occupational Classifications are:

- Managerial and Supervisory
- Professional, Technical and Staff Assistants
- Clerical
- Running Trades
- Working Foremen
- Craftsmen, Tradesmen, Lead Hands, Service Workers and Helpers

- Labourers, including Building Attendants and Coach Cleaners
- Floating Equipment Employees (Railway) and Employees in Other Operations

O.C.S.

Acronym for **on company service**; essentially the movement of non-revenue loaded cars for the company's own purposes such as work equipment, rail ties or ballast.

Operating Ratio

The operating ratio is the proportion of total operating revenues absorbed by total operating expenses.

Parlour Car

A passenger car of a more luxurious character than a day coach having revolving seats, and other conveniences and on which an extra fare is charged.

Passenger Car

A car equipped to carry passenger, baggage, etc., in passenger train service.

Passenger Car-kilometres

Kilometres run by passenger cars in transportation service, including both loaded and empty car-kilometres. Passenger car-kilometres in VIA trains are recorded by both VIA and the operating carrier.

Passenger-kilometre

The movement of a passenger a distance of one kilometre. Passenger-kilometres are derived by multiplying the number of passengers by the distance transported.

Passenger Locomotive-kilometres

The number of kilometres run by locomotives in passenger-train service.

Passenger-train Car-kilometres

Kilometres run by passenger-train cars in transportation service, including kilometres by loaded cars and also by empty cars deadheaded in connection with passenger service.

Passenger-train Kilometres

Kilometres run by passenger trains in revenue service, to transport passengers and baggage, etc., together with the kilometres run by trains comprised of deadhead passenger cars.

Piggyback

In railroad freight transportation, a term used to describe the hauling of loaded or empty highway trailers, or containers, on railroad freight cars.

Private-line Cars

Freight cars owned by companies other than the railways and used for the transportation of goods over various lines. These are sometimes called private cars.

Private Siding

A short line connected to a railway line, owned by an individual or company.

Railway Operations

This activity concerns all of the operations of the railway which are directly involved in providing transportation service, including train operations, yard operations, train control operations, intermodal operations, station and terminal operations, and other modes of transport used as an integral part of a rail service.

Real Domestic Product

The Gross Domestic Product expressed in constant dollars.

Received from other Railways in Canada

Traffic received directly from connecting Canadian rail carriers and receipts from other modes of transport (other than car ferries) when these move at joint rates on through billing, or when a previous rail haul is indicated.

Received from United States rail destined to Canadian points

Traffic received from United States rail connecting, or transported across the border by the respondent, destined to Canadian points.

Received from United States rail destined to United States points

Freight moving from United States rail connections to points in the United States (i.e. overhead traffic).

Revenue Passenger

A person travelling on a train by right of fare.

Road Maintenance

This function is responsible for the construction and maintenance of all track and structures and signal installations.

Rolling Stock

The freight and passenger cars owned by a rail carrier, not including motive power equipment.

Second Main Track

The second track running parallel to the first main track where double track (or triple track, etc.) is laid on the same road bed.

Self-propelled Car

A single motor-powered unit of railway equipment designed to carry passenger or baggage traffic. It is not considered to be a locomotive. It is also referred to as a motor car or rail diesel car.

Service Hours Paid For

Hours paid for include time actually worked plus time for such items as vacations, holidays, leaves of absence, etc., when paid for, and applies to all employees.

Siding

A track auxiliary to the first main track for meeting or passing trains, or a track for industrial purposes.

S.T.C.C. (Standard Transportation Commodity Code)

The S.T.C.C. system is a 7-digit coding structure designed to classify all commodities or articles, which move or may move in freight transportation.

T.O.F.C.

This represents **trailer on flat car**, a familiar rail form of intermodal transport.

Tonnes of Revenue Traffic

This statistic records the total weight of revenue shipments.

Tonne-kilometre

The movement of a tonne a distance of one kilometre.

Train

A unit of equipment, or a combination of units of equipment (exclusive of light locomotives) in condition for movement over tracks by self-contained motor equipment. A self-propelled car moving on its own is a train, as is a 100 car freight train.

Train Hours

Train hours are measured as the train time between departure and arrival station, minus time spent in train switching en route.

Train-kilometres

A train-kilometre is the movement of a train over one kilometre of track.

Train Switching

Switching service performed by train locomotives at terminals and at stations en route.

Train Switching Locomotive-kilometres

Kilometres allowed train locomotives for performing train switching, usually computed at a rate of 9.6 kilometres per hour for the time actually taken up in such service.

Trans-border Shipment

A Canadian originating shipment which terminates in the United States as well as United States originating shipment which terminates in Canada.

Transportation (Non-train and Train)

This function is responsible for scheduling, dispatching and operating trains and other ancillary services, the operation of terminal facilities and the distribution of cars and motive power. This function is also responsible for the movement of merchandise by means of the integration of express and less than carload operations.

Uniform Classification of Accounts (U.C.A.)

U.C.A. means the revised Uniform Classification of Accounts and Related Railway Records as prescribed by the National Transportation of Canada, for use by all railways subject to the jurisdiction of the Agency. These accounts are also used for carriers whose data are collected under the authority of the Statistics Act only.

Unloaded

Freight terminated directly on the road of the respondent. It includes: freight delivered to private, non-reporting industrial sidings and grain unloaded at interior, lake and coastal elevators for export; freight delivered to switching roads connecting with the respondent where there is no further line haul; freight delivered to other modes of transport; and, freight unloaded for milling or fabrication at some point in transit.

Waybill Revenue

The gross revenue according to the waybill, expressed in Canadian dollars, and reported on a received basis.

Ways and Structures

This activity concerns all operations and transactions related to the fixed plant of the railway, including track and roadway, buildings, signals, communication and power facilities, terminals and fuel stations. The operations or transactions within this activity include repair and maintenance, leases, rents, and depreciation of railway fixed plant.

Work train Service

A service performed by a train engaged in company service for which no revenue is received.

Yard Switching

Switching service performed by yard locomotives in yards where regular switching is performed, including both terminal switching and transfer operations within yard limits.

Yard Switching Kilometres

Yard switching kilometres are measured as time spent in yard switching (yard switching minutes) and converted to kilometres at a rate of 9.6 kilometres per hour. A yard switching minute is one minute's work in switching service by a yard crew. For the purpose of this statistic, **switching service** includes transfer train operations.

Glossaire

L'Aiguillage intermédiaire

Est un service qui comprend toutes activités d'aiguillage exercées par un transporteur autre que le premier ou le dernier transporteur et qui ne s'occupe pas du transport interurbain de cette marchandise.

Automotrice

Élément motorisé du matériel ferroviaire (autre qu'une locomotive) aménagé pour le transport des voyageurs ou des bagages. Également appelé véhicule automoteur ou autorail.

Catégories d'employés

Tous les employés sont classés selon leur profession et on leur attribue une fonction propre et une catégorie professionnelle. Les employés qui entrent dans plus d'une fonction ou d'une catégorie professionnelle relèvent de la fonction ou de la catégorie dans laquelle ils assument le plus de tâches. Les heures de service et la rémunération sont réparties entre les autres catégories professionnelles au sein desquelles les employés ont travaillé (voir les Fonctions des chemins de fer et les Catégories professionnelles).

Catégories professionnelles

Les principales catégories professionnelles sont:

- Direction et surveillance
- Personnel des professions libérales, scientifiques et techniques et adjoints
- Personnel de bureau
- Personnel itinérant
- Contremaîtres exécutants
- Ouvriers spécialisés, hommes de métiers, chefs d'équipe, préposés à l'entretien et aides
- Manœuvres, y compris les préposés aux bâtiments et les nettoyeurs (voitures ordinaires)
- Personnel du matériel flottant (chemin de fer) et employés d'autres opérations

Catégories de transporteurs

Les catégories de transporteurs ferroviaires qui relèvent de la compétence législative du Parlement du Canada sont les suivantes:

- Catégorie I – Canadien National, Canadien Pacifique et VIA Rail et leurs services connexes.

- Catégorie II – Autres transporteurs participant aux opérations de transport des chemins de fer canadiens.

- Catégorie III – Autres compagnies assujetties à la **Loi sur les chemins de fer** comme celles qui exploitent des gares, des ponts et des tunnels.

Chargées

Le transport commercial de marchandises effectué directement sur une ligne de l'enquêté, y compris les marchandises provenant d'embranchements privés non enquêtés; marchandises provenant de voies d'aiguillage reliées à celle de l'enquêté lorsque les marchandises n'ont pas déjà fait l'objet d'un transport proprement dit; marchandises provenant d'autres modes de transport; marchandises réexpédiées après usinage ou transformation en cours de route; et wagons-allongés.

Chargement

Chargement utilisant un wagon pour le transport.

Chargement moyen d'un wagon

Le nombre de tonnes-kilomètres divisé par le nombre de wagons-kilomètres chargés.

Classification uniforme des comptes (CUC)

La CUC (version révisée de la Classification uniforme des comptes et documents ferroviaires connexes) est utilisée par tous les chemins de fer qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du Canada. Ces comptes intéressent également les transporteurs dont les données sont recueillies en vertu de la Loi sur la statistique seulement.

CWP

Conteneur sur wagon plat: une forme courante de transport intermodal.

Déchargées

Marchandises livrées directement à partir d'une ligne de l'enquêté, y compris celles livrées à des embranchements privés non enquêtés et les céréales déchargées à des élévateurs intérieurs, à des élévateurs sur les lacs et sur la côte en vue de l'exportation; marchandise livrées à des voies d'aiguillage reliées à celles de l'enquêté au point où à partir duquel plus aucun transport n'a eu lieu; marchandises livrées à d'autres modes de transport; et marchandises déchargées en vue de la transformation ou de l'usinage en cours de route.

DS

De service: le déplacement de wagons chargés de marchandises non payantes pour les besoins de la société, tels que du matériel de service, des traverses ou du balast.

Destination

Destination, ne comprenant pas les modes de transport de correspondance, codée selon les numéros respectifs des gares. Dans le cas des livraisons inter-réseaux, la destination est celle de la livraison, et non seulement l'endroit auquel la société ferroviaire déclarante a livré les marchandises.

Embranchement

Une ligne de chemin de fer située au Canada, qui relève d'une compagnie assujettie à la juridiction du Parlement et qui, par rapport à une ligne principale du système ferroviaire de la compagnie situé au Canada et dont elle fait partie, constitue une ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer et comprend toute partie de cette ligne auxiliaire, secondaire, locale ou de dérivation du chemin de fer.

Une portion de voie desservant des installations au-delà du point d'embranchement avec une ligne principale ou un autre embranchement.

Embranchement particulier

Une courte ligne appartenant à un particulier ou à une société et reliée à une ligne de chemin de fer.

Emploi, fonctions

Les principales fonctions ferroviaires sont:

- Services généraux
- Entretien des voies
- Entretien du matériel
- Transport (par train ou non)

Employé

Un employé se définit comme toute personne travaillant au service d'un transporteur déclarant, à plein temps ou sur une base saisonnière, et assujetti au pouvoir permanent de la compagnie de surveiller et de diriger l'exécution de son travail. Les présents tableaux ne comprennent pas les travailleurs à temps partiel.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans solde ou qui ont été suspendus sont exclus.

Employés, nombre

Le nombre d'employés équivaut à la moyenne des comptages effectués chaque mois de l'année. Le comptage ne se limite pas aux seuls employés au travail; il comprend tous les autres employés réguliers et ceux qui sont en congés annuels ou en congés de maladie payés. Les employés en congés sans solde ou qui ont été suspendus sont exclus.

En transit

Livraisons en route entre le point d'origine et le point de destination.

Entretien de l'équipement

Entretien et réparation de tous les éléments de puissance motrice, des wagons, des ateliers et des usines.

Entretien des voies

Construction et entretien des voies, des ouvrages et des signaux.

Équipement (Exploitation)

Toute opération liée au **matériel** de chemin de fer, y compris les locomotives, les wagons de marchandises, les voitures de voyageurs, l'équipement intermodal, les machines du chemin de roulement et le matériel de service. Les activités comprennent les réparations et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement du matériel de chemin de fer.

Exercice financier

Les statistiques annuelles sur les transporteurs couvrant les années se terminant le 31 décembre.

Expédition transnationale

Expédition qui part du Canada à destination des États-Unis et vice-versa.

Exploitation des chemins de fer canadiens

L'exploitation des chemins de fer comprend le transport par chemin de fer des marchandises et des voyageurs (interurbain et banlieue) et inclut le transport intermodal qui peut entraîner le passage à des moyens de transport autres que le chemin de fer lorsque ces opérations sont nécessaires pour compléter le transport ferroviaire.

Exploitation ferroviaire

Toutes les activités ferroviaires directement liées au service de transport, y compris l'exploitation des trains, les manœuvres de triage, les manœuvres de trains, les activités intermodales, les activités liées aux gares et aux terminus et les autres modes de transport faisant partie intégrante du service de transport ferroviaire.

Feuille de route commerciale

Les recettes brutes selon la feuille de route, exprimées en dollars canadiens et déclarées sur la base des marchandises reçues.

Frais généraux

Toute opération nécessaire à l'exploitation du chemin de fer: administration générale, avantages sociaux des employés, impôts, assurances, achats et magasins de matériaux.

Heures de service rémunérées

Les heures rémunérées comprennent les heures effectivement travaillées, ainsi que les vacances, les jours fériés, les congés, etc., lorsqu'ils sont payés. Cette règle s'applique à tous les employés.

Installations communes

Voies, gares de triage, terminus et autres installations appartenant à un transporteur et utilisés par deux transporteurs ou plus.

Kilomètres de voies exploitées

Nombre total de kilomètres de voies de tous genres servant aux activités de transport.

Ligne principale

Pour les transporteurs qui relèvent de l'Office national des transports, la distinction entre la ligne principale et l'embranchement se fonde principalement sur le critère des deux millions de tonnes brutes par mille de voie (les autres étant a) faire partie du système **transcontinental**, b) les liaisons vitales pour l'exportation et l'importation et c) les **lignes de raccordement**) et ce pour les trois provinces des Prairies. Quant aux autres provinces, il est proposé d'appliquer la décision susmentionnée, la densité maximale de deux millions de tonnes brutes par mille de voie étant le principal critère.

Pour ce qui est des transporteurs qui ne relèvent pas de la compétence de l'Office national des transports, la définition de ligne principale se fonde sur le critère de deux millions de tonnes brutes par mille de voie annuellement.

Livrées à des chemins de fer des États-Unis

Les marchandises livrées à des raccordements ferroviaires ou transportées au delà de la frontière par l'enquête.

Livrées à des chemins de fer du Canada

Marchandises livrées directement à des raccordements ferroviaires canadiens et marchandises livrées à d'autres modes de transport (autre que les traversiers d'automobiles) lorsque celles-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un autre transport ferroviaire subséquent est indiqué.

Locomotive

Élément du matériel ferroviaire roulant qui contient des moteurs et qui sert à remorquer un train sur la voie, mais qui ne peut transporter ni voyageurs ni marchandises. Peut se mouvoir seule (si elle comporte une cabine pour le personnel) ou faire partie d'un train dont tous les éléments sont habituellement commandés à partir de l'un des véhicules.

Locomotive de manoeuvre-kilomètre

Nombre de kilomètres accordés aux locomotives pour les manoeuvres de triage; calculé à raison de 9.6 kilomètres à l'heure pour le temps réel de triage.

Locomotive haut-le-pied

Locomotive ne tirant aucun wagon.

Locomotive-kilomètre

Déplacement d'une locomotive sur une distance d'un kilomètre de voie. Les trains de VIA Rail font partie des opérations du transporteur déclarant.

Locomotive voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les locomotives pour le service de train de voyageurs.

Longueur des voies exploitées

Voie unique, ou première voie principale mesurée selon la distance entre les terminus et servant au transport ferroviaire.

Manoeuvre

Pratiquée par les locomotives aux terminus et aux gares, en cours de trajet.

Marchandises inter-réseaux

Chargements empruntant les voies de deux transporteurs ou plus. Cet échange est appelé un mouvement inter-réseaux.

Matériel roulant

Wagons de marchandises et voitures de voyageurs que possède un transporteur ferroviaire; ne comprend pas les unités motrices.

Parcours de ligne

Déplacement de trains entre les terminus et les gares sur les lignes principales ou les embranchements du chemin de fer; ne comprend pas les manoeuvres de triage.

Produit intérieur brut

Indicateur servant à déterminer la valeur des biens et des services produits dans un pays.

Produit intérieur réel

Produit intérieur brut exprimé en dollars constants.

Provenant d'autres sociétés ferroviaires au Canada

Marchandises provenant directement de raccordements ferroviaires canadiens et provenant d'autres modes de transport (autres que les traversiers d'automobiles), lorsque celle-ci sont acheminées à tarif conjoint jusqu'à destination ou lorsqu'un transport ferroviaire antérieur est indiqué.

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités américaines

Marchandises passant de raccordements ferroviaires des États-Unis à des localités des États-Unis (trafic intermédiaire).

Provenant de voies des États-Unis et destinées à des localités canadiennes

Marchandises, provenant de raccordements ferroviaires américains ou transportées ou de ce côté-ci de la frontière par l'enquête et destinées à des localités canadiennes.

Rail-route

Au niveau du transport ferroviaire de marchandises, transport de semi-remorques routières ou de conteneurs chargés ou vides sur des wagons de marchandises.

Ratio d'autonomie financière

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par le total des actifs.

Ratio d'endettement

Mesure de solvabilité obtenue en divisant le passif total par les capitaux propres.

Ratio d'exploitation

Proportion des recettes totales d'exploitation qui ont été absorbées par les dépenses totales d'exploitation.

Ratio du fonds de roulement

Mesure de liquidité obtenue en divisant l'actif à court terme par le passif à court terme. Le coefficient est utilisé pour montrer la capacité de payer les dettes à court terme à partir de l'actif à court terme.

Rémunération totale

La rémunération est le montant brut, avant les déductions aux fins d'impôt, versé aux employés, y compris les vacances, les jours fériés, les congés, etc. payés. La rémunération ne comprend pas l'augmentation salariale rétroactive qui, bien qu'elle soit versée dans l'année en cours, s'applique à une période antérieure.

RSWP

Remorque sur wagon plat: une forme courante de transport ferroviaire intermodal.

Seconde voie principale

Seconde voie d'une ligne à deux (ou trois, etc.) voies posées sur une même plate-forme et parallèle à la première voie principale.

Service des trains de travaux

Service non payant assuré par un train de la société.

STCC (Standard Transportation Commodity Code)

Le système de STCC est un système de codage à sept chiffres servant à classer les produits ou les biens qui sont transportés ou qui peuvent l'être.

Tonnage des marchandises payantes

Statistiques du tonnage total des livraisons de marchandises payantes.

Tonne brute-kilomètre

Déplacement d'une tonne d'équipement de rail, d'équipement intermodal ou de marchandises sur une distance d'un kilomètre de voie; comprend tous les déplacements sur les voies du transporteur (sauf les opérations de triage) et les opérations des autres transporteurs.

Tonne-kilomètre

Déplacement d'une tonne sur une distance d'un kilomètre.

Trafic intermodal

Mouvement d'un chargement empruntant au moins deux modes de transport, plus particulièrement, marchandises transportées dans une semi-remorque routière ou un conteneur et transférées d'un wagon à d'autres modes de transport (habituellement des camions ou des navires) qui servent à effectuer le transport hors-rail des marchandises.

Trafic local

Trafic empruntant le même chemin de fer, du point d'origine au point de destination, et ne faisant l'objet d'aucun transfert.

Train

Un ou plusieurs éléments du matériel (locomotives haut-le-pied non comprises) dont le déplacement sur les voies est assuré par un moteur indépendant. Une voiture automotrice est un train au même titre qu'un train de marchandises de 100 wagons.

Train-heure

Temps qu'il s'est écoulé entre le départ du premier terminus et l'arrivée au dernier, moins le temps consacré aux manoeuvres d'aiguillage en route.

Train-kilomètre

Déplacement d'un train sur une distance d'un kilomètre de voie.

Train marchandises-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par tous les trains, d'un terminus ou d'une gare à l'autre, pour le transport de marchandises payantes ou de marchandises de la compagnie; également, nombre de kilomètres parcourus par les trains composés de wagons de marchandises vides et par les trains composés d'une locomotive et d'un wagon de queue en parcours haut-le-pied. Les trains de marchandises qui remorquent des voitures de voyageurs sont considérés comme des trains de marchandises.

Train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des trains de voyageurs transportant des voyageurs et des bagages, etc., ainsi que le nombre de kilomètres parcourus par des trains composés de voitures haut-le-pied.

Transport (par train ou non)

Inscription à l'horaire, contrôle et exploitation des trains et d'autres services connexes, exploitation des terminus et répartition des wagons et des unités motrices. Déplacement de marchandises de détail et par exprès.

Transport non commercial

Matériaux et fournitures de la société transportés sans frais dans les trains de marchandises d'un chemin de fer particulier, pour son propre usage.

Transporteur

Quiconque autorisé à exploiter le chemin de fer.

Transporteur international

Transporteur exploitant au Canada et aux États-Unis.

Transporteur interprovincial

Transporteur exploitant dans plus d'une province ou d'un territoire.

Transporteur intraprovincial

Transporteur n'exploitant que dans une province ou un territoire.

Transporteur public

Offre au grand public un service de transport de marchandises ou de voyageurs moyennant rétribution.

Triage

Pratiqué par les locomotives de manœuvre aux gares de triage conçues à cette fin. Comprend les manœuvres aux terminus et les transbordements en gare.

Triage-kilomètre

Temps consacré au triage (minutage des manœuvres de triage) et converti en kilomètres à raison de 9,6 kilomètres à l'heure. Une minute correspond à une minute de travail de l'équipe de triage. Aux fins des présentes statistiques, le **service de manœuvre** comprend les opérations de transbordement.

Véhicule-kilomètre

Le déplacement d'un véhicule sur une distance d'un kilomètre.

Vitesse moyenne d'un train

Le nombre de trains-kilomètres divisé par le nombre de trains-heures. Le nombre de trains-heures peut comprendre le temps de triage en cours de trajet.

Voie d'évitement

Voie industrielle ou voie adjacente à la voie principale qui permet aux trains de se croiser et de doubler.

Voies et ouvrages

Toute opération liée aux éléments fixes de chemin de fer, y compris les voies et les chemins de roulement, les bâtiments, les signaux, les installations de communications et d'énergie, les terminus et les postes de carburant. Les activités comprennent la réparation et l'entretien, la location-bail, la location et l'amortissement des éléments fixes de chemin de fer.

Voie industrielle

Voie de triage desservant une mine, une manufacture, une fonderie ou une usine.

Voie principale

Voie qui traverse une gare et relie une gare à une autre. Pour les lignes de triage et de terminus, la voie principale est toute voie dégagée pour le passage des trains.

Voiture de la direction

Voiture possédée ou louée par des transporteurs publics, ou appartenant à des particuliers voyageant gratuitement, aux fins d'affaires.

Voiture de train voyageurs-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par les voitures d'un train de voyageurs en service, y compris le nombre de kilomètres parcourus par les voitures occupées et non occupées haut-le-pied.

Voiture de voyageurs

Voiture de train de voyageurs aménagée pour le transport des voyageurs, des bagages, etc.

Voiture-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des voitures en service de transport; comprend les voitures-kilomètres occupées et non occupées. Les voitures-kilomètres faisant partie des trains de VIA sont déclarées tant par VIA que par le transporteur.

Voiture ordinaire

Voiture avec sièges ordinaires ou basculants destinée au transport des voyageurs durant le jour.

Voiture-salon

Voiture plus luxueuse que la voiture ordinaire, comportant des sièges pivotants et d'autres avantages; les voyageurs doivent verser un supplément.

Voyageur-kilomètre

Déplacement d'un voyageur sur une distance d'un kilomètre. S'obtient en multipliant le nombre de voyageurs transportés par la distance parcourue.

Voyageur payant

Voyageur admis dans un train contre paiement d'un billet.

Wagon chargé-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises dans des trains de marchandises et de voyageurs transportant des marchandises payantes ou non, et par le matériel de service de la société exclusivement pour des travaux.

Wagon couvert

Un wagon fermé comportant un toit et une porte pour les services généraux.

Wagon de particulier

Wagons de marchandises appartenant à des sociétés autres que ferroviaires et servant au transport de marchandises sur des lignes diverses; quelquefois appelés wagons privés.

Wagon de queue

Un wagon habituellement en queue d'un train de marchandises, réservé au personnel pour recevoir et transmettre des signaux, remplir des feuilles de route ou accomplir d'autres tâches.

Wagon de tête

Wagon d'un train de voyageurs pour le transport du courrier, des bagages, des journaux, du lait en boîte, etc.; ne compte aucun aménagement pour le transport des voyageurs.

Wagon de train marchandises-kilomètre

Kilomètres parcourus par les wagons chargés et vides d'un train de marchandises et les wagons de queue pour le service de transport.

Wagon-kilomètre

Déplacement d'un wagon de marchandises sur une distance d'un kilomètre.

Wagon-tombereau

Wagon muni de portes latérales et de parois de bout, utilisé pour le transport de marchandises telles que le sable, le gravier et le charbon.

Wagon-trémie

Wagon pour le transport de marchandises sèches en vrac dont les trappes permettent le déchargement par gravité de toute la charge.

Wagon vide-kilomètre

Nombre de kilomètres parcourus par des wagons de marchandises vides et des wagons plats chargés de semi-remorques routières ou de conteneurs sous contrôle ou propriété du chemin de fer et se déplaçant sans feuille de route, à l'exclusion de l'équipement réservé au service de la compagnie et ne servant qu'à effectuer des travaux.

ORDER FORM

Statistics Canada



**Marketing Division
Publication Sales
Statistics Canada
Ottawa, Ontario
Canada K1A 0T6**

(Please print)

 1-800-267-6677

Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.



 (613) 951-1584

VISA, MasterCard and
Purchase Orders only.
Please do not send confir-
mation. A fax will be treated
as an original order.

METHOD OF PAYMENT:

(Check only one)

☐ Please charge my: ☐ VISA ☐ MasterCard

Card Number

Signature _____ Expiry Date _____

☐ Payment enclosed \$ _____

Please make cheque or money order payable to the
Receiver General for Canada – Publications.

Purchase Order Number	
---	--

(Please enclose)

Authorized Signature

[illegible]

Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.

GST Registration # R121491807

Cheque or money order should be made payable to the
Receiver General for Canada – Publications.

Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.

SUBTOTAL

DISCOUNT
(if applicable)

GST (7%)
(Canadian clients only)

GRAND TOTAL

PF 093238



THANK YOU FOR YOUR ORDER!



Statistics Canada / Statistique Canada

Canada

Canada

For and About Businesses Serving the Business of Canada...

At last, current data and expert analysis on this VITAL sector in one publication!

The services sector now dominates the industrial economies of the world. Telecommunications, banking, advertising, computers, real estate, engineering and insurance represent an eclectic range of services on which all other economic sectors rely.

Despite their critical economic role, however, it has been hard to find out what's happening in these industries. Extensive and time-consuming efforts have, at best, provided a collection of diverse bits and pieces of information ... an incomplete basis for informed understanding and effective action.

Now, instead of this fragmented picture, **Services Indicators** brings you a cohesive whole. An innovative quarterly from Statistics Canada, this publication **breaks new ground**, providing **timely** updates on performance and developments in:

- Communications
- Finance, Insurance and Real Estate
- Business Services

Services Indicators brings together analytical tables, charts, graphs and commentary in a stimulating and inviting format. From a wide range of key financial indicators including profits, equity, revenues, assets and liabilities, to trends and analysis of employment, salaries and output - PLUS a probing feature article in every issue, **Services Indicators** gives you the complete picture **for the first time!**

Finally, anyone with a vested interest in the services economy can go to **Services Indicators** for **current** information on these industries ... both **at-a-glance** and in **more detail than has ever been available before** - all in one unique publication.

If **your** business is serving business in Canada, or if you are involved in financing, supplying, assessing or actually using these services, **Services Indicators** is a turning point - an opportunity to forge into the future armed with the most current insights and knowledge.

Order YOUR subscription to **Services Indicators** today!

Services Indicators (catalogue no. 63-0160XPB) is \$112 (plus 7% GST) in Canada, US\$135 in the United States and US\$157 in other countries.

To order, write to Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0T6 or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

If more convenient, fax your order to 1-613-951-1584 or call 1-800-267-6677 toll-free in Canada and the United States (1-613-951-7277 elsewhere) and charge to your VISA or MasterCard.



Au sujet des entreprises au service des affaires du Canada et à leur intention...

Enfin regroupées en une publication, des données courantes et des analyses éclairées sur ce secteur **ESSENTIEL!**

Le secteur des services domine à l'heure actuelle les économies industrielles du monde. Les télécommunications, les opérations bancaires, la publicité, l'informatique, l'immobilier, le génie et l'assurance représentent une gamme éclectique de services sur lesquels reposent tous les autres secteurs économiques.

En dépit de leur rôle critique sur le plan économique, il est toutefois difficile de savoir ce qui se passe dans ces branches d'activité. Des efforts considérables et fastidieux ont permis, au mieux, de rassembler une collection de renseignements fragmentaires divers... qui ne favorisent pas la compréhension avisée et la prise de mesures efficaces.

Remplacez **maintenant** ce tableau fragmentaire par l'image cohérente que vous offre **Indicateurs des services**. Cette publication trimestrielle innovatrice de Statistique Canada **pénètre dans un domaine inexploré**, fournissant des aperçus **opportuns** du rendement et des progrès dans les domaines suivants :

- Communications
- Finance, assurance et immobilier
- Services aux entreprises

Indicateurs des services rassemble des tableaux analytiques, des diagrammes, des graphiques et des observations en un mode de présentation stimulant et attrayant. En puisant à même une vaste gamme d'indicateurs financiers importants, allant notamment des profits, des capitaux propres, des recettes, de l'actif et du passif aux tendances et analyses de l'emploi, des salaires et de l'extrant - à laquelle s'ajoute un article de fond exploratif dans chaque numéro, **Indicateurs des services** brosse **pour la première fois** un tableau complet!

Enfin, quiconque s'intéresse au secteur des services peut consulter **Indicateurs des services** pour trouver des renseignements **courants** sur ces branches d'activité... tant sous une **forme sommaire qu'à un niveau de détail n'ayant jamais encore été offert** - et ce, dans une même publication.

Si vous êtes de ceux qui fournissent des services aux entreprises canadiennes, ou si vous financez, fournissez ou évaluez ces services ou y avez en fait recours, **Indicateurs des services** représente un tournant - une chance de s'aventurer dans l'avenir en étant armé des réflexions et connaissances les plus actuelles.

Commandez dès aujourd'hui VOTRE abonnement à **Indicateurs des services!**

Indicateurs des services (n° 63-0160XPB au catalogue) coûte 112 \$ (plus 7 % de TPS) au Canada, 135 \$ US aux États-Unis et 157 \$ US dans les autres pays.

Pour commander, écrivez à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6, ou communiquez avec le Centre régional de consultation de Statistique Canada le plus près (voir la liste qui figure dans la présente publication).

Si vous préférez, vous pouvez télécopier votre commande en composant le 1-613-951-1584 ou téléphoner sans frais du Canada et des États-Unis au 1-800-267-6677 (ou d'ailleurs, au 1-613-951-7277) et porter les frais à votre compte VISA ou MasterCard.

Pick a topic... any topic

The **1994 Statistics Canada Catalogue** is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the **Catalogue** will point you in the right direction.

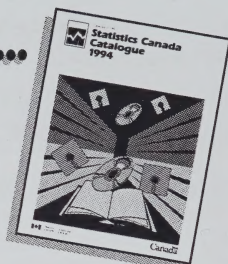
From the most popular topics of the day – like employment, income, trade, and education – to specific research studies – like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas – you'll find it all here.

... the 1994 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...

The **Catalogue** puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title – even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The **Catalogue** has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

- tabs to each section -- so you can immediately flip to the information you need.

... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today – you'll be lost without it.

1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

Write to:

Statistics Canada
Marketing Division
Sales and Service
120 Parkdale Avenue
Ottawa, Ontario K1A 0T6

Fax:
(613) 951-1584

Call toll-free:
1-800-267-6677

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.

Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le **Catalogue de Statistique Canada 1994** est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le **Catalogue** vous mettra sur la bonne piste.

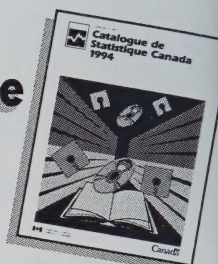
Des sujets actuels les plus populaires – comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation – à des études de recherche spécialisées – comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines – vous trouverez tout dans ce document.

Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre – les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et



conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;

- système d'onglets pour chaque section – pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

... maintes et maintes fois

Pour garantir que le **Catalogue** puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abîmés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui – vous ne pourrez plus vous en passer.

Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPE.

Écrivez à :

Statistique Canada
Division du marketing
Vente et service
120, avenue Parkdale
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

Télécopieur : (613) 951-1584

Appels sans frais :
1-800-267-6677

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).

